COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE URBANO DE CACHOEIRA DO SUL

- 2012 -

RELATÓRIO FINAL

Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL
Palácio Legislativo João Neves da Fontoura

Município de Cachoeira do Sul – RS

Comissão Especial destinada a estudar, analisar e investigar irregularidades no Transporte Coletivo Urbano

(Requerimento nº 25/2012)

RELATÓRIO FINAL

Cachoeira do Sul, 18 de junho de 2012

Sumário

Quarta parte – *Perfil do Prestador do Serviço*

Quinta parte – *Pesquisa de Satisfação e Avaliação*

Sexta parte – *Estudos e Analises*

Sétima parte – *Conclusões Finais*

Oitava parte – *Propostas, Encaminhamentos e Parecer*

Anexos:

Anexo I – Encaminhamentos no Poder Legislativo

A. PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município que: "**Acresce o inciso XII no §2º do art. 117º. da Lei Orgânica do Município.**"

B. PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município que: "**Dá nova redação ao art. 114. da Lei Orgânica do Município.**"

C. PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município que: "**Altera inciso XVIII do art. 7º. da Lei Orgânica do Município.**"

D. PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município que: “**Dá nova redação ao art. 125. da Lei Orgânica do Município.**”

Anexo II – Encaminhamentos ao Poder Executivo

A. INDICAÇÃO – De minuta de Projetos de Lei que Disciplina e Organiza os Serviços de Transportes Coletivos

B. INDICAÇÃO - De minuta de Projetos de Lei que Institui Conselho Municipal de Transporte

Anexo III – Atas das Reuniões

Anexo IV – Artigo Tarifa: Cálculo de Tarifa de Transporte Público

Anexo V – Pesquisa de Satisfação e Avaliação

Anexo VI – Relatório e documentos da visita a Lajeado

Anexo VII – Relatório e documentos da visita a Venâncio Aires

Anexo VIII – Relatório e documentos da visita a Santa Cruz do Sul

Anexo IX – Relatório e documentos da visita a Bagé

Anexo X – Relatório e documentos da visita à Santa Maria

Anexo XI – Legislação Federal

Anexo XII – Legislação Municipal

Anexo XIII – Respostas dos Requerimentos e Pedidos de Informações

Anexo XIV – Contrato Social da Prestadora do Serviço

Anexo XV – Balancetes Financeiros e Patrimonial TNSG

Anexo XVI – Planilha Controle dos Requerimentos Respondidos e Não Respondidos

Anexo XVII – DVDs com Filmagem das Oitivas

Agradecimentos

Agradecemos as instituições, empresas, servidores e pessoas que colaboraram para a concretização do trabalho desta Comissão Especial. Abarcado no tema do Transporte Urbano, rendemos nossa gratidão ao apoio e a colaboração de todos, que de alguma forma contribuíram e, foram imprescindíveis para a elaboração deste relatório aos quais relacionamos a seguir.

Na Câmara Municipal de Vereadores de Cachoeira do Sul:

- Mesa Diretora;

- Direção Geral;

- **Assessoria Jurídica;**

- Chefia de Gabinete da Presidência;

- **Assessoria das Comissões;**

- **Assessoria de Comunicação;**

- **Servidores da Secretaria e Motorista da Câmara.**

Na Prefeitura Municipal de Cachoeira do Sul:

- Responsáveis pelo Setor de Trânsito;

- Responsáveis do Departamento de Transporte, Vistoria e Sinalização;

- **Secretários e Diretores Municipais que prestaram depoimento.**

Aos órgãos públicos de outras Cidades e a Empresas visitadas:

- **Empresa Nossa Senhora das Graças;**

- Santa Cruz do Sul;

- **Venâncio Aires;**

- Lajeado;

- Bagé;

- **Santa Maria.**

Introdução

A Comissão Especial do Transporte foi constituída com base no Requerimento nº 025/2012, de autoria do Vereador Leandro Balardin, proposto e aprovado em Plenário em sessão ordinária do dia 05 de março de 2012. A referida Comissão foi criada pela Resolução da Presidência nº 017/2012 e empossada no dia 20 de março do corrente ano, sendo composta por três parlamentares, respeitando o princípio da proporcionalidade partidária e interesse das mesmas.

O transporte coletivo urbano é um tema complexo e abrangente, de profundo impacto social. Esta Comissão tem um relevante objetivo e somente poderá apresentar encaminhamentos, sugerir resoluções e melhorias através de **estudos, analises e avaliações** do trinômio razão da existência do sistema: poder concedente – concessionária – usuários, focados sempre nas adversidades que este meio de transporte enfrenta, a nível local.

Nos dias atuais, logicamente que os meios de transportes evoluíram e ficaram muito mais práticos, acessíveis, eficientes e com mais comodidades o que faz parte de um processo natural de aprimoramento técnico, fruto da evolução. Mas para que estas melhorias sejam usufruídas e realmente satisfatórias, há a necessidade premente de que o sistema seja **avaliado** e **fiscalizado** constantemente, sendo passível e flexível a adequações e mudanças, tudo para que realmente seja eficiente e adaptada a evolução das necessidades da sociedade, usuária do sistema.

No entanto, esta praticidade, benefícios e bem estar dos usuários, carecem de **adequações** e **ajustes** freqüentes, além de

planejamento e um bom regramento para atender a demanda com satisfação e excelência.

Ademais, o transporte coletivo urbano é imprescindível, de um serviço público essencial e por esta razão não pode ser tratado de forma simplória, como um serviço qualquer, sobretudo porque é necessário para uma parcela significativa da sociedade cachoeirense, os seus usuários, que em última análise, mantêm o sistema.

Na esteira jurídica avaliamos a normatização, regulamentações e **forma de concessão** do serviço de transporte coletivo urbano, tendo presente o disposto na Constituição Federal de 1988 que trata o transporte coletivo urbano como um direito fundamental.

Tema de responsabilidade governamental e de competência dos Municípios verificou que há uma serie absoluta de atos que visam assegurar um transporte coletivo digno e justo aos munícipes.

Por conseguinte, o poder concedente deve possuir um setor qualificado para exercer a fiscalização da concessionária, o qual de forma consistente e rígida garantirá um serviço público (transporte coletivo) de qualidade aos usuários, afiançando o referido direito dos cidadãos cachoeirenses.

A Comissão Especial do Transporte Urbano, de caráter temporário foi constituída e aprovada por unanimidade no Poder Legislativo com uma finalidade abrangente de estudar, analisar, avaliar, investigar os assuntos pertinentes ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano no município de Cachoeira do Sul.

Ao término da análise realizada apresentamos este relatório e parecer da comissão sobre o sistema existente, a atuação do poder

concedente, da concessionária e posição dos usuários, analisando ainda o atual **contrato de Concessão do Transporte Coletivo Urbano**, e por fim, audaciosamente vamos sugerir, propor alterações, inclusive em atos normativos, com o fito de aprimorar tão importante serviço público.

Vereador **Relator Leandro Balardin (PSDB)**
Cachoeira do Sul, 18 de junho de 2012

Primeira parte – *A Comissão Especial*

1.1. Requerimento

Íntegra do requerimento que deu origem a esta Comissão:

JUSTIFICAÇÃO

CONSIDERANDO que o Poder Executivo é concedente do Transporte Público Coletivo Urbano;

CONSIDERANDO que o Serviço de Transportes Urbano está há mais de década na mão de uma única Empresa sem qualquer tipo de certame Licitatório;

CONSIDERANDO que o Poder Executivo é o órgão que deveria fiscalizar e cobrar melhorias na prestação destes Serviços e não o faz com a firmeza necessária;

CONSIDERANDO que o Poder Legislativo possui prerrogativas de fiscalização dos atos do Executivo, acompanhar e propor melhorias nos Serviços Públicos Concedidos**;**

CONSIDERANDO que a atual Concessão dos Serviços Públicos de Transporte Coletivo Urbano expira em 2014;

CONSIDERANDO, as razões apresentadas, o Vereador infra-escrito e os que subscrevem, com base no Art. 78, IV, combinado com o Art. 81 do Regimento Interno da Câmara Municipal de Vereadores, REQUEREM o seguinte:

REQUERIMENTO Nº. 025 de 2012

Que o Legislativo, após ouvir o Plenário, delibere e se aprovado, constitua a **COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE URBANO**, para atuar no prazo de 45 (quarenta e cinco) dias, prorrogável por igual período conforme previsão Regimental, objetivando ESTUDAR, INVESTIGAR E ANALISAR todos os assuntos pertinentes ao Transporte Público Coletivo Urbano concedido a Empresa Nossa Senhora das Graças, em razão da relevância do tema, em especial com o seguinte objetivo:

1. Traçar um *“Raio X”* completo do modelo atual de Transporte;
2. Avaliar o Sistema Público de Transporte Urbano de forma geral;
3. Avaliar os valores das Tarifas e seus Reajustes;
4. Avaliar os valores das Planilhas de Custos comparando com os Balancetes Econômicos da Empresa TNSG;
5. Avaliar e sugerir melhorias na fiscalização do serviço;
6. Apontar a melhor forma legal de Concessão para o Transporte Coletivo Urbano de acordo com a Legislação;
7. Avaliar a qualidade da Prestação do Serviço Público;
8. Linhas e Itinerários, bem como alterações e modificações das mesmas;
9. Após ampla análise, sugerir modificações ou alterações no sistema para aprimorar a prestação do serviço de Transporte Coletivo Urbano visando mais eficiência e respeito ao cidadão.

Cachoeira do Sul, Plenário Edgar Muller, 05 de Março de 2012.

Vereador **Leandro Balardin,**
Líder de Bancada do PSDB.
(Proponente)

- Além do proponente, subscreveram este requerimento os seguintes parlamentares: **Vereador Cleber Cardoso, Vereador José Vasconcelos de Almeida, Vereador Júlio Luiz, Vereador Luciano Figueiró, Vereador Marcelo Oliveira, Vereador Mariana Carlos, Vereador Oscar Sartório e Vereador Vanderlei Kist Ribeiro (Suplente).**

1.2. Competências

As Comissões Especiais têm como atribuição o levantamento técnico sobre assuntos de interesse local, tais como serviços novos a serem instalados no Município, obras de grande vulto que mereçam regulamentação legal, matéria que demande conhecimento específico e exija processo especial de planejamento.

Comissões Especiais não legislam, nem administram; apenas estudam, investigam e apresentam ao Plenário, conclusões ou sugestões, em forma de parecer.

Esta Comissão é de caráter Especial, foi criada para tratar especificamente de um assunto interesse local municipal – o Transporte Coletivo Urbano.

Comissões Especiais são de quatro tipos, conforme art. 78. do RIC: de Estudo, Investigação, de Representação Social e assuntos considerados pelo plenário como relevante ou excepcional.

1.3. Componentes da Comissão e Resolução

Constituída através da Resolução da Presidência nº.: 017 de 13 março de 2012, a comissão é composta pelos seguintes parlamentares:

Vereador **Leandro Balardin**

RELATOR

Bancada do PSDB

Vereador **Luciano Figueiró**

PRESIDENTE

Bancada do PMDB

Vereador **Marcelo de Oliveira**

COMPONENTE

Bancada do PP

Íntegra da Resolução:

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA DE VEREADORES DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ - CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
PALÁCIO LEGISLATIVO JOÃO NEVES DA FONTOURA

RESOLUÇÃO DA PRESIDÊNCIA Nº 017, DE 13 DE MARÇO DE 2012.

Cria Comissão Especial.

JULIO OSMAR DOS SANTOS LUIZ, PRESIDENTE DA CÂMARA DE VEREADORES DE CACHOEIRA DO SUL, no uso de suas atribuições,

RESOLVE:

Art. 1º. Fica criada Comissão Especial, com a finalidade de estudar, investigar e analisar todos os assuntos pertinentes ao transporte público coletivo urbano concedido à empresa Nossa Senhora das Graças, constituída pelos vereadores Leandro Balardin (PSDB), Luciano Figueiró (PMDB) e Marcelo Oliveira (PP), com o prazo de 45 (quarenta e cinco) dias para apresentação de seu relatório, prorrogável por igual período, tudo conforme solicitado no Requerimento nº 025/2012, aprovado em plenário na sessão ordinária de 01.03.2012.

Gabinete da Presidência da Câmara de Vereadores de Cachoeira do Sul, 13 de março de 2012.

Julio Osmar dos Santos Luiz,
Presidente.

A referida Resolução teve seu prazo de prorrogação autorizado pela Resolução da Presidência nº.: 025 de 3 de maio de 2012, conforme dispõe o §2º do art. 81. Do Regimento Interno da Câmara e a pedido de seus membros foi prorrogado o prazo para apresentação de seu relatório.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA DE VEREADORES DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ - CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
PALÁCIO LEGISLATIVO JOÃO NEVES DA FONTOURA

RESOLUÇÃO DA PRESIDÊNCIA Nº 025, DE 03 DE MAIO DE 2012.

Prorroga o prazo para apresentação do relatório da Comissão Especial criada pela Resolução da Presidência nº 017/2012.

JULIO OSMAR DOS SANTOS LUIZ, PRESIDENTE DA CÂMARA DE VEREADORES DE CACHOEIRA DO SUL, no uso de suas atribuições,

RESOLVE:

Art. 1º. Fica prorrogado por mais 45 dias, a contar de 04 de maio de 2012. o prazo para apresentação do relatório da Comissão Especial criada pela Resolução da Presidência nº 017/2012, com a finalidade de estudar, investigar e analisar todos os assuntos pertinentes ao transporte público coletivo urbano concedido à empresa Nossa Senhora das Graças, constituída pelos vereadores Leandro Balardin (PSDB), Luciano Figueiró (PMDB) e Marcelo Oliveira (PP), tudo conforme solicitado no Requerimento da Comissão Especial nº 017/2012, aprovado em plenário na sessão ordinária de 02/05/2012.

Gabinete da Presidência da Câmara de Vereadores de Cachoeira do Sul, 03 de maio de 2012.

Julio Osmar dos Santos Luiz,
Presidente.

1.4. Plano de Trabalho

Plano de Trabalho da Comissão Especial do Transporte criada pelo Requerimento 025/2012

Introdução

A Comissão Especial do Transporte Urbano foi criada com a finalidade de investigar e analisar todo o Sistema atual existente no município visando identificar e apontar as deficiências e sugerir melhoras no modelo existente.

A Comissão

Os componentes da Comissão foram indicados pelas Bancadas e nomeados pela Resolução da Presidência nº.: 017/2012.

Reuniões

As reuniões se realizarão semanalmente em horário e dia a ser estabelecido pelos componentes da Comissão até o prazo final dos trabalhos.

Contratação de profissionais

Com o objetivo de auxiliar a Comissão, a mesma poderá requerer a Mesa Diretora a contratação de profissionais da área de contabilidade, sistema tarifário e sistema de transporte.

EM TEMPO: A contratação de profissional foi descartada pelo alto custo dos serviços e pela unilateralidade dos números apresentados pela Empresa Nossa Senhora das Graças, não auditados e fiscalizados tecnicamente pelo poder Concedente.

Requerimentos e Informações

Os requerimentos e pedidos de informações serão apresentados e apreciados nas respectivas reuniões da Comissão e após aprovados, encaminhados para o destinatário competente.

Oitivas

A Comissão deliberará nas reuniões acerca das oitivas a serem realizadas, com o objetivo de buscar maiores esclarecimentos sobre o Sistema de Transporte Urbano, todo o seu funcionamento e estrutura.

Todos os depoimentos prestados junto a Comissão serão gravados e transmitidos *via internet* pelo site do Poder Legislativo, além de serem lavrados a termo em Atas que serão anexadas ao relatório.

Pesquisa de Satisfação e Avaliação

A Comissão deliberará e se aprovado realizará através de empresa especializada uma pesquisa de Satisfação e Avaliação do Sistema de Transporte Público Urbano no Município, a fim de subsidiar o relatório desta Comissão. Os questionamentos a serem pesquisados serão elaborados pela Comissão.

Diligências e Visitas

Diligências se realizarão a qualquer momento pelos membros da Comissão visando conhecer *in loco* a organização e os serviços atuais do transporte local, fiscalização, e controle.

Acompanhamento e conferência de linhas e itinerários serão de suma importância para a real avaliação do sistema.

Visitas a outras cidades e empresas de transporte também serão imprescindíveis com a finalidade de comparar e analisar outros sistemas que poderão servir de exemplo para melhorar a estrutura local.

Cronograma do Plano de Trabalho

Os trabalhos da Comissão se realizarão durante o período de 45 dias, prorrogáveis por mais 45 dias, totalizando 90 dias. Portanto, de 20 de março a 18 de junho de 2012.

Etapa	Ações Previstas	Prazos e Datas
FASE DE INSTRUÇÃO	**1º Reunião de Instalação**	**20/03/2012**
	Período de Reuniões para apresentação de Requerimentos e Pedidos de Informações	**20/03/2012 a 31/05/2012**
	Período de Reuniões	**20/03/2012 a 15/06/2012**
	Definição das Oitivas, Diligências, Visitas e Atividades externas	**01/04/2012 a 30/04/2012**
DESENVOLVIMENTO	**Período de Diligências, visitas e atividades externas a critério da Comissão e Relator**	**01/04/2012 a 10/06/2012**
	Apresentação do pedido de prorrogação do prazo da Comissão por mais 45 dias	**03/05/2012**
	Período de Oitivas	**03/05/2012 a 05/06/2012**
	Realização da Pesquisa de Avaliação e Satisfação	**10/05/2012 a 31/05/2012**
FASE FINAL	**Período de Diligências, visitas e atividades externas a critério da Comissão e Relator**	**01/05/2012 a 30/05/2012**
	Prazo final para conclusão e entrega do relatório dos Estudos dos Balanços Financeiros e estudos dos Reajustes Tarifários	**10/06/2012**
	Reunião de apreciação do Relatório Final pela Comissão	**15/06/2012**
	Apresentação e Apreciação do Relatório Final e Parecer da Comissão ao Plenário	**18/06/2012**
	Encerramento dos Trabalhos da Comissão Especial da Comissão do Transporte Urbano	**18/06/2012**

Comissão Especial do Transporte Urbano
Cachoeira do Sul, 20 de março de 2012.

Ver. Luciano Figueiró (PMDB) – Presidente, **Ver. Marcelo Oliveira (PP) – Componente,**

Ver. Leandro Balardin (PSDB) – Relator

1.5. Reuniões da Comissão

RESUMO DAS REUNIÕES DA COMISSÃO ESPECIAL

- A reunião de instalação da Comissão Especial, ocorreu às 9hs., do **Dia 20 de março de 2012**.

Presentes os três integrantes indicados de conforme Resolução n.º 017/2012 da Presidência, vereadores Leandro Balardin, Luciano Figueiró e Marcelo de Oliveira, foi constituída oficialmente a Comissão com prazo de duração de 45 (quarenta e cinco) dias, que foram prorrogados por igual período, totalizando 90 (noventa) dias.

E primeira reunião foi eleito Presidente da Comissão o Vereador Luciano Figueiró. E como relator, foi aprovado e eleito o Vereador Leandro Balardin.

Foi definido a realização de reuniões semanais e o Plano de Trabalho da Comissão, das atividades, visitas, oitivas e demais ações.

A Comissão realizou um total de **15 reuniões**, compreendendo a data de 20 de março de 2012 a 18 de junho de 2012.

Durantes os trabalhos da comissão, foram apresentados pelos membros da mesma, **89 requerimentos**, que após a apreciação foram aprovados e encaminhados.

Ao todo, cerca de **40 ofícios** foram expedidos.

- A reunião final dos trabalhos da Comissão Especial, ocorreu no **Dia 18 de junho de 2012**, às 9hs., sendo apresentado o relatório final pelo relator e apreciado o mesmo pelos membros da Comissão.

Na mesma reunião de conclusão dos trabalhos, foi emitido o **PARECER** da Comissão Especial do Transporte Urbano e posteriormente devendo ser protocolado este **RELATÓRIO FINAL**, junto a Câmara Municipal de Vereadores para apreciação do plenário.

Todas as reuniões foram registradas em **ATAS**, que seguem juntadas a este relatório (**ANEXO - III**).

1.6. Oitivas

A Comissão Especial do Transporte Urbano deliberou e aprovou em suas reuniões a realização de oitivas que possuem ligação ou envolvimento com a questão do Transporte Urbano do Município, que se realizaram nas seguintes datas com as seguintes pessoas:

- **Dia 03/05/2012 –** Procurador Jurídico do Município, Sr. Leonel Slomp Gonçalves.

- **Dia 08/05/2012 –** Presidente do Comtran, Sr. Robson Weber e Secretário Municipal de Interior e Transporte, Sr. Ronaldo Villanova Tonet.

- **Dia 09/05/2012 –** Coordenador do Setor de Trânsito, Sr. Luis Roberto Nunes Job e o responsável pelo DTVS - Departamento de Transporte, Vistoria e Sinalização, Sr. Clécio Hugo Dunke.

- **Dia 15/05/2012 –** Diretor Operacional da Empresa Nossa Senhora das Graças, Sr. Waldir de Souza.

- **Dia 21/05/2012 –** Secretário de Administração, Sr. Rui Gonzaga Ortiz e o Engenheiro de Tráfico da Secretaria Municipal de Obras, Sr. Jorge Ilha.

- **Dia 28/05/2012 –** Diretor da Secretaria da Fazenda Sr. Amailde Labres Lazzarine.

O **Secretário Municipal da Fazenda**, **José Dilmo Ferreira da Silva**, foi convidado a depor na Comissão Especial, no entanto, se colocou a disposição, mas julgou que pouco poderia contribuir para o trabalho. Não compareceu, apresentando a JUSTIFICATIVA a seguir:

– O Secretário justificou-se do não comparecimento, pelo fato de não ter participado de nenhum ato acerca do Transporte Urbano e que apenas fez encaminhamentos das decisões da Comissão que foi constituída pelo Governo para rever o reajuste tarifário.

– Considerações da Comissão/Relator – A Comissão acolheu as justificativas apresentadas, uma vez que de fato o Secretário comprovou não ter ciência ou participação nas deliberações dos assuntos ligados ao Transporte Urbano.

O **Prefeito Municipal de Cachoeira do Sul, Sérgio Ghignatti**, foi convidado a depor na Comissão Especial, no entanto NÃO compareceu, apresentando a seguinte JUSTIFICATIVA:

– O Prefeito justificou-se por seu não comparecimento, pelo fato de que julgou que seus ***“secretários e diretores da Prefeitura Municipal, bem como a remessa de toda a documentação que vem sendo solicitada por essa Casa do Povo”***, foram prestadas.

- Considerações do Relator – A justificativa não foi convincente, por mais que a presença do Prefeito Municipal não pode ser Regimentalmente obrigada em Caso de Comissão Especial, o gestor municipal se esquivou de contribuir para prestar **esclarecimentos de irregularidades, omissões** do Poder Executivo, ao qual é o comandante.

Evadiu-se ainda, de prestar informações de que não interferiu nas decisões dos últimos REAJUSTES TARIFÁRIOS, embora fosse impossível de isentar-se, uma vez que é o Chefe do Poder Executivo.

1.7. Síntese das Oitivas

– Diretor Operacional da Empresa Nossa Senhora das Graças, **Sr. Waldir de Souza**.

VALDIR – Eu gostaria de colocar que a TNSG está aqui com a mais limpa das intenções de tentar esclarecer exatamente tudo aquilo que realmente estiver ao nosso alcance. Deixar aquilo aqui a transparência do serviço da TNSG, que sempre foi, e sempre será no intuito de prestar o de prestar o melhor serviço à comunidade, e estamos sempre à disposição para prestar qualquer tipo de informação que nos for solicitado desde que seja da nossa competência.

BALARDIN - Primeiramente, fazendo uma breve complementação das colocações feitas pelo nosso presidente Luciano Figueiró, digo que os trabalhos desta Comissão Especial têm fundamento e embasamento legal dentro das normas do Poder legislativo, que é um Poder que pode, sim,

trabalhar com matérias concorrentes na área do transporte público, e cabe não somente ao Poder Executivo. E o fato da realização desta Comissão, sendo escolhida como instrumento legal, através de uma comissão especial, se dá pela necessidade de avaliarmos o transporte, de estudarmos melhor o transporte público urbano, e também investigar eventuais irregularidades e eventuais demandas que não estão atendendo os anseios da nossa comunidade. E, desde o início dos trabalhos, nós estamos buscando todo o tipo de informações, para que esta Casa tenha a maior tranquilidade naquilo que vai relatar, naquilo que vai aconselhar, e naquilo que vai apontar.

Quando nós sugerimos a criação da Comissão, nós fomos achincalhados por alguns veículos de comunicação que são mesma família que a TNSG, e foi descrito que a Comissão era política e tinha viés eleitoral, e que nós estávamos tirando a empresa para Cristo. Quero dizer, como não tive oportunidade de dizer no mesmo espaço, na mesma centimetragem, no mesmo tempo, que a proposta minha não foi de investigar a TNSG para tirá-la para Cristo, ou muito menos para apontar desvios ou falta de transparência, nosso trabalho é sério e, se deu motivado, única e exclusivamente, por um fato que não foi nós que provocamos que foi um processo de licitação que se abriu no interior, onde a TNSG provou pra sociedade que pode fazer uma tarifa de R$ 2,20, para fazer cerca de 60 km, em estradas do interior, de chão batido, de pedra e de barro. Isso provou para nós provou que licitação é algo concreto e que é importante para o transporte, e nos chamou a atenção, por que não analisar melhor o transporte urbano, para ver o que está acontecendo. E, depois veio à suspensão do reajuste da tarifa no município que o prefeito já tinha outorgado, por decisão do prefeito, e não nossa, dos vereadores. Nós como vereadores somos fiscais do povo, e temos obrigação de investigar o que está certo, o que está errado e o que pode melhorar. Então, saiba Valdir, que este parlamentar não está recheado, não está revestido de nenhuma maldade, tal como algumas pessoas apontaram. Outras mais maldosas ainda, disseram, que os vereadores estavam se aproveitando da circunstância da doença do diretor da TNSG, que infelizmente faleceu, o que não é verdade de forma nenhuma. Então fiz este preâmbulo para deixar bem claro, o nosso real interesse é apenas investigar, analisar, apontar o que está errado, e esclarecer ao poder concedente que não fiscaliza nada. Não

estamos aqui numa CPI, para condenar alguém, ou para achar culpados, apenas querer colocar no papel o que está errado, porque o transporte público hoje é discutido no mundo inteiro, e nós sabemos que Cachoeira do Sul precisa melhorar. A TNSG presta um serviço razoável, tem uma frota de veículos em boas condições, mas estamos passando linha por linha, porque este é o nosso papel. Então vou começar pela questão acessibilidade.

Quantos veículos possuem elevador para cadeirantes, dos 39 veículos da Empresa?

VALDIR - Nove, no momento nove.

BALARDIN - Pelo relatório que recebemos do Executivo, a Empresa realiza doze linhas no sistema convencional e uma linha no serviço seletivo, confere?

VALDIR - São doze linhas principais, sendo dessas doze, seis ramificações.

BALARDIN - Qual é a média de idade da frota, desconsiderando o sistema seletivo?

VALDIR - Só um pequeno adendo, nós não podemos dizer que o serviço de transporte de Cachoeira do Sul é seletivo, pois seletivo é todo aquele que discrimina classes por preço e por qualidade de serviços. O nosso serviço, Mais Rápido, assim apelidado carinhosamente pela comunidade, é o único serviço no estado que atende vale transporte e escolares, ele só não atende gratuidade. E outra questão é a questão do preço, que se os senhores forem vem noutras cidades, é em torno de trinta a quarenta por cento mais caro, e na nossa cidade não passa de dois ou três por cento. Então ele é simplesmente, um serviço menor, um carro menor, vamos dizer assim, que roda em vias onde um ônibus maior teria dificuldade de passar, atendendo uma demanda da comunidade. Então a única linha que temos é a linha que faz o centro da cidade, junto com Soares, Tupinambá e Bom Retiro, onde um carro maior não teria condições de passar, por questões de legalidade.

A nossa frota está com média de cinco anos, poderia estar com média de dois anos e meio, com sempre esteve no passado. Lamentavelmente, nós estamos há dois anos sem renovação de frota, exatamente por questão tarifária. Mas, estamos em negociação para aquisição de mais oito ônibus, que possivelmente traga então a frota, para três anos e dois meses, algo que vai depender agora do reajuste tarifário solicitado ao Executivo Municipal.

BALARDIN - Apenas uma breve consideração, nós não encontramos essa idade de cinco anos, porque oito ônibus foram informados como de 2010, quando na verdade os documentos dos veículos indicavam 2009. Entretanto, seja como for uma frota com média de seis anos, pode ser considerada como um a frota nova.

Também solicito ao senhor Valdir que faça uma breve explanação sobre a bilhetagem eletrônica, por isso gostaria que o senhor nos explicasse como funciona esse sistema?

VALDIR - Esse sistema foi implantado em Cachoeira do Sul, no ano de 2004, foi a primeira cidade do Rio Grande do Sul a implantar esse sistema, exatamente no intuito de desmistificar a questão do caixa preta da TNSG, algo que a empresa nunca teve, pois sempre esteve com os dados disponíveis, basta dizer que a imprensa local divulga anualmente a quantidade de usuários transportados. Mas, esse sistema também veio para poder deixar uma confiabilidade muito maior para o Poder Executivo, pois uma vez que os bancos de dados ficam na central operacional em Curitiba, nós não temos acesso a este banco de dados, apenas aos relatórios que recebemos. Então, esse sistema é inovador ele é inovador, é cem por cento confiável, e não como ser feita a passagem na roleta, a não ser que seja registrada, e para isso tem que ser desbloqueada a roleta com o cartão tipo Smartcard. Portanto essa catraca já é automaticamente lacrada, ela não tem como abrir sem este cartão para fazer este tipo de abertura.

Bem, como é a operacionalidade, o Executivo na época nos exigiu esse sistema, nós então procuramos uma Empresa para a implantação, foi à empresa Datapron, de Curitiba, que na época era uma das mais renomadas no nível de transporte público, com capacitação técnica. Então foi feito um projeto junto com o Poder Executivo, nós apenas participamos opinando mais na parte operacional, do que na institucional, em que já estava tudo definido, o que era e não era. A partir daí saiu o Decreto nº 147, que delineou todo o sistema operacional do vale transporte, e consequentemente houve a implantação, num período de seis meses. Fazendo reunião com todas as camadas sociais da cidade, com representantes de bairros, Cacisc, CDL, Sindilojas, Câmara de Vereadores, todo o secretariado existente na época, Ministério Público e Justiça Municipal, para dizer se aceitavam ou não a implantação, e dessas reuniões saíram as informações que acarretaram algumas modificações na forma de funcionamento. Na época o projeto previa o pagamento da segunda via da empresa, porque na época o pessoal não sabia zelar pelo seu

cartão, algo que posteriormente, foi abolido pela Empresa, quando nós passamos então a conversar e orientar as pessoas sobre como deveriam cuidar do seu cartão na hora da entrega do primeiro cartão. E assim ele está funcionando hoje, cumprindo toda a legislação municipal, nada que ocorre hoje no transporte coletivo é devido à existência do cartão, ou não, é devido à legislação municipal. O cartão é apenas um meio, e com ele nós conseguimos duas coisas fantásticas, a primeira foi retirar o dinheiro de dentro dos ônibus, o que diminuiu o número de assaltos, e também deu mais segurança para o cidadão, uma vez que com o cartão ele não tem como ser furtado, ou perder, como ocorria com as fichas. Então foram cem por cento de aceitação da comunidade.

BALARDIN - Nós fomos informados de que o poder concedente nunca fiscalizou a coletagem de dados, então, na prática esse controle da bilhetagem eletrônica é feito pela Empresa? E de que forma? Diariamente? Linha por Linha?

VALDIR - Tudo que for solicitado é possível pelo sistema, são mais de 150 formas de consulta, é como um extrato de conta bancária, tudo que se quiser saber pode ser solicitado através dos relatórios do sistema. Assim, diariamente, a Empresa tem de fechar o caixa, o que é feito três vezes ao dia, manhã, tarde e noite. Então o profissional, colaborador, vai lá com o seu cartão de serviço, coloca na máquina extrai um relatório e entrega no caixa, discriminando a quantidade passageiros pagantes, de passageiros gratuitos, de vale tranporte e de estudantes. Essa entrega de dados ao Executivo é feita anualmente, mas se a Prefeitura quisesse semanalmente, ou mensalmente, para nós não haveria problema algum, nós não temos condições de manipular esses dados, inclusive, na época, foi colocado ao Executivo à possibilidade de colocar um terminal dentro do Executivo, quer dizer do mesmo modo que eu posso entrar no sistema, a qualquer momento, a Prefeitura também teria um terminal para consultar os relatórios. Só que para isso, deveria puxar cabos, teria que ter um aparelho lá dentro da Prefeitura, e foi decidido que seria melhor não ter esse gasto. Outra coisa, é que cada vez que muda o Governo nós temos um acompanhamento direto a respeito disto, na época até o Jornal do Povo publicou uma notícia "Valdir e seus sombras", porque tinha dois funcionários da Prefeitura por três meses dentro da minha sala, aonde eu ia eles iam junto, até que eles identificaram a trasparência dos dados. Então não é um dado assim que tu perca ele, tipo que tu perca ele esse mês ele possa ser perdido ou adulterado, não tem como tu ter acesso, esse banco de dados é

lacrado, é fechado, e tu podes pegar os dados a qualquer tempo, a qualquer momento.

MARCELO OLIVEIRA - Em primeiro lugar, eu gostaria de registrar o orgulho que nós cachoeirenses temos dessa grande empresa que é a TNSG. Entretanto, uma das maiores dificuldades que visualizo é a dificuldade de transporte entre um bairro e outro, pois haveria a necessidade de um translado. Então, eu gostaria de saber se a Empresa tem conhecimento disso, e se há uma perspectiva de alteração para que melhore o transporte nesse aspecto?

VALDIR - Como técnico em transporte há trinta anos, então nada ainda, pra mim pode ser novidade. Assim há vinte anos atrás quando aqui cheguei, várias ideias eu trouxe, e como estamos numa cidade do interior a incapacidade técnica então é muito grande. Tudo que nós temos que fazer, antes nós temos que convencer os formadores de opinião antes, e isso é uma das coisas mais difíceis e o povo sofre por isso. Isso que o senhor está colocando, já deveria existir a mais de vinte anos, mas como dizia o nosso saudoso chefe, "eu mando só do portão pra dentro", essas coisas engessam a capacidade da Empresa de propor novos serviços.

Nós temos uma pesquisa chamada de origem-destino onde agente pesquisa em toda a cidade, se faz uma amostragem bairro por bairro e você verifica com a pessoa quantas vezes as pessoas usam o ônibus. Você cria uma cidade nova planejada, e coloca a comunidade ali, como se faz para saber por onde deverá passar o ônibus, nada melhor do que a própria comunidade para dizer por onde deverá passar o ônibus. Essa pesquisa é cara mas deve ser feita, e somente com isto nós poderíamos ter a certeza. Por exemplo abriu uma empresa, foi lá para a zona norte, lá para a zona do Horbach, como saber quem tem o direito de ir para lá. Daí acontece o seguinte, quem gritar mais vai ter o ônibus, vai convencer o legislativo etc. Quem faz com que exista determinada linha, é o Executivo, ele é quem tem a caneta. Muitos municípios tem um rigoroso controle para decisão para saber se vai ter uma linha, noutros lugares é por telefone, como ocorre por exemplo aqui em Cachoeira. Por exemplo, no Bairro Noêmia, quando levara para lá uma fábrica de calçados. Daí comunicamos ao Executivo, quando tivemos a resposta em que foi dito que somente os moradores dos bairros daquelas imediações é que trabalharam lá, então tivemos de acatar.

MARCELO - Todos nós sabemos que existe hoje um grande percentual de gratuidade, gostaria de saber quanto isto pesa e acrescenta no peso final da passagem. Qual é este percentual hoje, das isenções?

VALDIR - Isso é uma das coisas que eu mais me questiono hoje, será que eu enxergo diferente dos outros, pois a gratuidade é um câncer, é um desrespeito absurdo com as pessoas que pagam pela passagem, isto faz que os outros paguem no mínimo 30% a mais no custo da passagem. Se a nossa tarifa hoje, que está R$ 2,55, com certeza seria 30% menor, isso se não tivesse maior número de passageiros, poderia ser mais barato ainda. Então é nefasto, qualquer tipo de gratuidade. Nós tínhamos de propor que se a classe tal tem o direito a um tipo de tratamento especial, tinha de sair de quem pensa nessa questão uma forma mais inteligente de propor isso. Cada vez que se dá a gratuidade para uma classe, tu dá uma facada na outra classe para pagar.

FIGUEIRÓ - A discussão das gratuidade é um debate antigo, eu entendo que se existe lei federal estabelecendo as gratuidades a empresa que se dispõe deve se adequar. Nós temos a questão da meia passagem para estudantes, que foi criada para ajudar no orçamento da família, então quero saber se existe restrição para estudantes, nos finais de semana, feriados e em alguns turnos. Isso existe, e qual é a base legal?

VALDIR - Jamais uma empresa concessionária tomaria uma decisão desta forma. Existia uma lei na época que visava à meia passagem somente para alunos da rede de ensino municipal e estadual. Na época seu pai, fez uma lei que estendeu o benefício também aos alunos da rede privada. Então isso cai por terra, pois quando foi feita a lei 3121, e quando foi feito o decreto 147, foi feito o limite de seis passagens dia, que são suficientes para fazer seus outros eventos estudantis. Quando veio a Ulbra, foi dito que quatro passagens não eram suficientes, pois os alunos precisavam também ir à biblioteca. Então o cartão tem passagem a seis passagens dias. E quem paga esses outros 50% da gratuidade, quem paga é a sociedade, mas não proibem de usar mais, só que a partir da sexta passagem, vai pagar a tarifa normal, assim como ocorre nos domingos e feriados.

FIGUEIRÓ - E os maiores de 65 anos, persiste a restrição de uso em menos de meia hora no mesmo veículo?

VALDIR - O que acontece é que um idoso vem ao centro, resolve suas coisas, e pode voltar usando o mesmo ônibus. A restrição é só no mesmo sentido, para não dar para outras pessoas, como netos por exemplo, essa meia hora de restrição é

apenas para este tipo de controle. Do mesmo modo ocorre com todos os demais cartões que contém gratuidade.

FIGUEIRÓ - E para quem tem mais de 65 anos, mas não tem o cartão, pode passar na roleta?

VALDIR - Não passa na roleta, mas pode usar o ônibus, porém fica na parte frontal do veículo. Se a pessoa for de Cachoeira, o cobrador orienta para que faça o cartão. Por isso, hoje o cartão virou um documento que as pessoas tem orgulho de possuir.

FIGUEIRÓ - No verão existe redução de algumas linhas no verão. Há uma diminuição de horários durante o verão. A empresa tem autonomia para fazer isso, é pedida autorização para o poder concedente?

VALDIR - É necessário autorização. A empresa faz o estudo, e propõe, mas não pode implantar nada sem autorização. Todo mês é feito um estudo. Temos fiscais nas ruas, entre o dia primeiro e o dia 15, observando a lotação dos carros, daí se houver problemas, encaminhamos propostas, dando a solução do problema, então o Executivo pode aprovar ou não.

LUIS PAIXÃO - Qual é o critério para definir um portador de necessidades especiais para efeitos de gratuidade?

VALDIR - Existe uma lei, recente, de autoria do vereador Luciano Figueiró que especifica os tipos de doenças, e também existe uma lei federal nesse sentido.

LUIS PAIXÃO - Seguidamente acontecem quedas dentro nos coletivos, e o que é prestado de assistência ao cidadão que se machuca dentro dos ônibus.

VALDIR - As seguras não tem seguro deste tipo, somente uma consorciada faz isto por força de lei, porque o índice destes problemas internos é muito grande. Então, temos uma empresa que nos dá cobertura 24h, desde a ambulância, até o acompanhamento até a alta do paciente. E após nós implantarmos as câmeras, curiosamente o índice caiu cerca de 90%.

LUIS PAIXÃO - A quantidade de passagens dos alunos é levada em consideração para conceder as meias passagens?

VALDIR - Quando foi criada a bilhetagem eletrônica, então foram aprovadas no máximo seis passagens dia com o desconto de meia passagem.

LUIS PAIXÃO - Existe investimento com a instalação de paradas cobertas?

VALDIR - A empresa não pode, até chegamos a responder um processo. Na época saiu uma campanha para que empresários comprassem abrigos,

compramos alguns, e o Ministério Público, entendeu como interesse próprio. Já fazemos cerca de 3000 Km ao mês, para projetos sociais e instituições como a Apae, e a Smed, por exemplo. Todo o projeto de cunho social, nós apoiamos gratuitamente.

– Diretor da Secretaria Municipal da Fazenda. **Sr. Amailde Labres Lazzarine**.

BALARDIN - O Sr. fez parte da Comissão formada pelo Executivo que buscou analisar a revisão da tarifa q teve seu aumento suspenso. Foi a primeira fez que o Executivo formou uma comissão para analisar a suspensão ou reajuste da tarifa?

AMAILDE - Neste governo sim.

BALARDIN - No primeiro reajuste foi formada Comissão?

AMAILDE - Não. Foi feito só a planilha tarifária.

BALARDIN - Quais foram todos os seus serviços realizados nessa questão da revisão tarifária?

AMAILDE - A planilha Geipot é adotada pela grande maioria dos municípios, em 1992 no Governo Witeck, implantamos esse estudo, inclusive formou-se uma equipe que realizaram curso em São Paulo, com a intenção de dar continuidade a esse serviço, o mau da Prefeitura é não dar continuidade aos trabalhos, então foi a primeira fez que começamos a trabalhar com isso. Agora esse ano quando foi me solicitado que fizesse essa nova planilha, fiz a coleta dos insumos básicos, chassis, combustível, carroceria, salário do motorista, do cobrador, do fiscal mais a remuneração da diretoria da empresa e uma série de outros itens que compõem os custos básicos pra esse cálculo, variáveis e fixos.

Balardin - Desses dados, quais foram fornecidos pela empresa e qual você coletou?

AMAILDE - O que eu coletei: preço de chassis que eu fiz o contrato, consegui o preço de carroceria, preço do combustível, levei por base o valor adotado na prefeitura, que é R$1,949, o preço que eles adotam é R$2,00, mas esse é um problema da empresa que usa um valor a maior, porque poderia adotar valor mais acessível. Coletei preço da recapagem de pneus, do pneu radial e de protetores que compõem essa manutenção.

BALARDIN - E a informação sobre a remuneração da diretoria da empresa?

AMAILDE - Exigi que eles enviassem documento com tais informações. Mas não temos fiscalização sobre esses valores.

BALARDIN - A informação da remuneração de diretoria e direção da empresa, esse valor é lançado na planilha Geipot?

AMAILDE - Sim, é lançado. Na planilha estão demonstrados os R$ 30mil da remuneração de pró-labore, que no documento corresponde a quatro pessoas.

Coletei através do Sindicato dos Transportadores os salários pra confirmar, e realizar cálculo próprio, também solicitei o número de ônibus onde determina que o ônibus é leve ou pesado, que no caso de leve é até 200HP e pesado a cima de 200HP.

BALARDIN - A quantidade de motoristas informados o Sr. tem?

AMAILDE - Não. Isso não tenho.

BALARDIN - A quantidade de motoristas que eles informaram o Sr. tem?

AMAILDE - Não. Isso não tenho. Tenho o documento do pró-labore. Na planilha tu colocas os salários, tem um coeficiente, e ela mesma realiza o cálculo.

BALARDIN - Aos domingos não tem cobradores, a passagem é recebida pelo motorista, como é realizado esse cálculo na planilha tarifária sem cobrador aos domingos?

AMAILDE - Na planilha tarifária não influi e número de cobradores nem motoristas. Eu jogo os dados e os custos são feitos sob os salários, não tem como diferenciar.

BALARDIN - Na planilha é lançado um fluxo médio mensal de passageiros?

AMAILDE - Sim. A planilha tem uma média de passageiros

Em dezembro quando o Prefeito concedeu reajuste de R$2,10 para R$2,30 e R$2,40, a planilha foi refeita?

AMAILDE - No primeiro cálculo nossa planilha tinha dado R$2,25 e o Prefeito arredondou pra R$2,30, foi esse o reajuste de dezembro.

BALARDIN - E em novo cálculo foi encontrado então R$2,33 e mantido o valor para R$2,30?

AMAILDE - Isso.

LUCIANO - Na elaboração do cálculo da planilha, quem mais teve participação, assessoria?

AMAILDE - Na primeira vez, o fiscal Josino participou, mas com função somente de analisar valor após o cálculo.

LUCIANO - A avaliação do chassi que entre na planilha foi considerada de qual local é comprado? O Sr. tem conhecimento disso?

AMAILDE - Não tenho informação a respeito, de tal □restrição. O que fiz foi coletar valores em Santa Cruz, Santa Maria, Gaúcho Diesel, e me forneceram dados.

LUCIANO - Em relação ao reajuste dos funcionários, foi previsto?

AMAILDE - Sim. No dissídio coletivo da classe, há uma cláusula diz q será dado 3% de reajuste após a concessão de aumento da tarifa, independente do reajuste calculado da tarifa.

LUCIANO - Vocês fiscalizaram se esse ajuste foi de fato realizado?

AMAILDE - Não. A informação é dada pelo sindicato e não pela empresa.

LUCIANO - Os dados da bilhetagem eletrônica, vocês tem os dados ou somente os que a empresa fornece?

AMAILDE - Os dados são repassados pela empresa e eu chequei com os meus dados e fecharam.

LUCIANO - Não tem como verificar quando falta cobrador?

AMAILDE - Na planilha não é contabilizado o número de motoristas e cobradores e sim o valor dos salários.

LUCIANO - Quanto aos valores, a empresa questionou os dados do município para realização do reajuste?

AMAILDE - Ela questiona em relação aos coeficientes, temos na planilha coeficientes mínimos e máximos, o maios questionamento é quanto as despesas de oficina, que o índice utilizado pelo Executivo não remunera a despesa real da empresa.

LUCIANO - Qual é o método de definição que o prefeito levou em consideração para efetivar o valor do reajuste da tarifa, sendo que o cálculo da Comissão foi de R$ 2,25, o da Empresa R$2,50 e o valor da tarifa passou pra R$2,30?

Amailde - Foi uma opção dele, baseado no parecer da Comissão, arredondou para cima.

BALARDIN - As planilhas de dados dos "Mais Rápidos" são computadas e somadas separadamente ou junto com o sistema convencional?

AMAILDE - Eles são considerados como ônibus leve, portanto são computadas junto com o sistema convencional. A tarifa é calculada pelo número de passageiros transportados, dividido pelo número da quilometragem percorrida.

LUCIANO - O Prefeito estaria desagradado com a forma de definição do valor de tarifa, e a ideia era encaminhar pra casa um projeto de lei estabelecendo uma forma de definição da tarifa que não restringisse apenas à figura do

prefeito a definição. Ouve alguma orientação da Comissão nesse sentindo e qual tua opinião em relação a isso?

AMAILDE - Minha opinião o Prefeito é soberano, mas acho que a prefeitura tem que ter uma equipe que faça esse estudo, acompanhamento e fiscalização e um conselho com entidades para analisar e liberar essa tarifa. Serviria inclusive de aporte para a decisão do Prefeito.

Todos os depoimentos foram registrados através de filmagens em **DVDs**, que seguem juntadas a este relatório (**ANEXO - XVII**).

Demais oitivas realizadas, resumimos a termo as informações, uma vez que todos os depoimentos estão em **DVDs**, que seguem juntados a este relatório (**ANEXO - XVII**).

Ademais, retiro as seguintes conclusões dos seguintes depoimentos:

- Procurador Jurídico do Município, Sr. Leonel Slomp Gonçalves, em 03/05/2012;

O procurador do município prestou informações na Comissão para esclarecer se a Procuradoria Jurídica do Município realizou analise da legalidade dos últimos REAJUSTES. Informou que a jurídica não emitiu nenhum parecer, mas que foi consultado pelo prefeito. Foi chamado ao consultório do prefeito, quando estavam presentes mais Secretários Municipais e foi decidido suspender o reajuste parcial.

Foi onde ficou determinado que teria uma comissão.

Foi ainda questionado acerca da Lei Municipal nº 3121 de 10 de maio de 1999. Que é objeto até a presente data de discussão Judicial, o Processo se encontra no STF, a Procuradoria Jurídica neste Governo. Informou que tem conhecimento de que o processo está no STF aguardando julgamento há muitos anos, e que durante sua gestão não houve nenhuma manifestação nos autos.

- Presidente do Comtran, Sr. Robson Weber, em 08/05/2012:

Presidente do Comtran declarou que o Conselho não tem nenhuma atuação e envolvimento com o Transporte Coletivo Urbano.

Informado por este relator que a legislação que constitui e ampara o Conselho Municipal de Trânsito como um órgão de assessoramente, foi taxativo o presidente do órgão, de que nunca são chamadas para avaliar o Transporte Urbano da cidade.

Afirmou ainda, que o órgão, o Conselho recebe como resposta do Governo quando sugerem melhorias no trânsito de que o problema é sempre a falta de verbas. Que o governo faz sempre medidas paliativas.

Destacou que o Sistema "Mais rápido" foi autorizado pelo Comtram como experiência por 30 dias.

Voltou a afirmar que "acha" que os membros do COMTRAN não tem como avaliar tarifas.

- Secretário Municipal de Interior e Transporte, Sr. Ronaldo Villanova Tonet, em 08/05/2012:

O Secretário prestou informações à comissão porque também fez parte da equipe do governo que avaliou o reajuste suspenso. Disse que sua função foi fazer levantamento dos preços das tarifas em outras cidades do Estado para se ter uma comparação com os preços de Cachoeira.

Informou o Secretário Ronaldo Tonet, que foram apresentadas disparidades nos valores e que o diretor da Secretaria Municipal da Fazenda, Sr. Amaildes Labres encontrou um valor de tarifa em R$ 2,33, nos trabalhos da Comissão após a suspensão do reajuste parcial.

Destacou ainda, que concorda que o Comtram deveria se manifestar acerca da tarifa.

- Coordenador do Setor de Trânsito, Sr. Luis Roberto Nunes Job em 09/05/2012:

O coordenador de Trânsito, Sr. Luis Job prestou importantes esclarecimentos junto aos trabalhos da comissão. Informou que o setor de trânsito não tem Agentes ou Fiscais do quadro com atuação específica de Transporte Urbano, que possuam tal qualificação.

Informou que os Agentes de Trânsito apenas possuem atribuições para fiscalizar o trânsito em si.

No entanto, para a questão do Transporte Urbano, quando há alguma irregularidade, chamam os fiscais de postura do município.

- Responsável pelo DTVS - Departamento de Transporte, Vistoria e Sinalização, Sr. Clécio Hugo Dunke, em 09/05/2012

O servidor Clécio, na condição de responsável pela fiscalização do Transporte, segundo informações prestadas pelo Executivo, prestou significativas informações que em muito contribuíram este relator para emissão de opiniões.

O servidor é concursado (20.05.1998) do quadro como operador de máquinas e que, segundo ele, por sua abnegação, estuda assuntos de legislação e transporte e que por esse motivo foi parar no órgão.

Disse que atua fazendo sinalização, cuida do transporte, taxi, licenciamentos dos veículos e que está cursando Gestão Pública e que se interessou e tem conhecimento, sendo o único responsável pelo setor.

Relatou que sempre faz hora extra para atender a demanda de serviços.

Relatou que o Engenheiro Jorge Ilha foi nomeado Eng. de Tráfego, embora o mesmo em depoimento negou tal informação, pois é CC, e não atua nos transportes.

Informou que o setor precisa de adequação e ser reformulado, pois muitas coisas são paliativas.

Informou que não tem conhecimento do organograma e que falta no quadro, fiscal de transporte.

No entanto, prestou informação que a Lei Complementar 01/2004 dá poder ao fiscal de postura.

Mas declarou que a fiscalização é esporádica.

O servidor público municipal ainda declarou para a Comissão em depoimento, a informação de que, quem está fazendo a fiscalização dos Serviços de Transporte Urbano no município é a própria empresa. Ou seja, eles se fiscalizam a si mesmo.

Questionado sobre a fiscalização da bilhetagem e o fluxo de passageiros, foi mais conclusivo ainda: NÃO É FEITO PELO DEPARTAMENTO. O DEPARTAMENTO NUNCA FISCALIZOU.

Disse ainda, que quem deveria fiscalizar a bilhetagem e o fluxo de passageiros, ou seja, as informações que podem ser simplesmente coletadas na catraca e acompanhadas mensalmente é o FISCAL DE TRIBUTOS.

- Secretário de Administração, Sr. Rui Gonzaga Ortiz em 21/05/2012:

O Secretário de Administração prestou depoimento por ter participado da Comissão Especial formada pelo Governo para rever os valores da Tarifa, que foram concedidos no mês de Dezembro de 2011, para o valor de R$ 2,30 e que posteriormente, no mês de março de 2012, passariam para R$ 2,40.

No entanto, o Governo suspendeu o reajuste parcialmente, permanecendo um reajuste parcial até o valor de R$ 2,30.

O Secretário informou que a Comissão, somente ouviu o Diretor da Empresa e nenhuma pessoa mais.

Informou que não tem conhecimento técnico com a Planilha GEIPOT e que participou de duas reuniões. Destacou que quem fez a

planilha GEIPOT foi o Diretor da Secretaria da Fazenda, Sr. Amaildes Labres.

O Secretário ainda informou que baseados no INPC emitiram parecer conclusivo, pois não tinha muita coisa a AVALIAR!

- Engenheiro de Tráfico da Secretaria Municipal de Obras, Sr. Jorge Ilha, em 21/05/2012:

Engenheiro prestou informações esclarecedoras de que com sua formação na área de engenharia e amplo conhecimento em Trânsito, não está atuando na Fiscalização, Controle e Organização do Setor de Transporte e não tem ligação nas atividades envolvendo o Transporte Coletivo.

Informou ainda que é Cargo em Comissão, ou seja, de confiança do Prefeito e que em outras ocasiões chegou a ser contratado.

Questionado se atua ou auxilia a municipalidade na organização de horários e itinerários de ônibus, foi conclusivo de que não possui envolvimento.

A respeito das tarifas, também respondeu, que tem conhecimento das tarifas, mas que não é chamado para ajudar.

Deu ainda sua opinião, se, com sua experiência no ramo, para definição dos valores tarifários, não julga importante o Poder Público, o concedente acompanhar o fluxo de passageiros, no mínimo mensalmente? Respondeu, tranquilamente! Acha que tem que ter departamento de estatística.

1.8. Visitas e Atividades externas

Aprovado pela Comissão, este relator, Vereador Leandro Balardin realizou visitas e atividades externas, a fim de conhecer melhor o Sistema de Transporte Urbano no Município de Cachoeira do Sul, e em outras cidades para analisar e comparar com sistema local.

Cidades: Lajeado, Venâncio Aires, Santa Cruz, Bagé e Santa Maria.

No Município, os seguintes locais foram visitados:

- Sede da Empresa Nossa Senhora das Graças, situada na Av. dos Imigrantes, no Bairro Quinta da Boa Vista;
- Posto de Venda de Passagens da Empresa Nossa Senhora das Graças, situado na Rua Morom, no Centro da Cidade;
- Setor de Trânsito do Município;
- Departamento de Transporte do Município;
- Paradas;
- Terminais;
- Foram realizados inúmeros roteiros em itinerários de linhas dos ônibus da Empresa TNSG, prestadora única do serviço de Transporte Coletivo Urbano no município.

Relatório completo com fotos e informações, das visitas a outras cidades e em Empresas de Transportes Urbanos seguem juntados a este relatório (**ANEXO - XV**).

Segunda parte – *O Transporte Público Urbano*

2.1. Conceito e Objetivo

Marçal Justen Filho[1] assevera que a definição de serviço público é aplicável a toda atividade prestada pelo Estado, ou por quem lhe faças às vezes, destinada a assegurar o atendimento às necessidades diretamente relacionadas com a dignidade da pessoa humana.

Os transportes públicos numa cidade providenciam o deslocamento de pessoas de um ponto a outro na área dessa cidade. A grande maioria das áreas urbanas de médio e grande porte possui algum tipo de transporte público urbano.

O seu fornecimento adequado, em países como Portugal e Brasil, é, geralmente, de responsabilidade municipal, embora o município possa conceder licenças, às vezes acompanhadas de subsídios, a companhias particulares.

O transporte público urbano é parte essencial de uma cidade. Diminui a poluição, uma vez que menos carros são utilizados para a locomoção de pessoas, além de permitir o deslocamento de pessoas que, não possuindo meios de adquirir um carro, precisam percorrer longas distâncias para o local de trabalho.[2]

[1] JUSTEN FILHO. Marçal. Teoria Geral das Concessões de Serviço Público. Dialética. São Paulo: 2003.
[2] http://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_p%C3%BAblico

Terceira parte – *Sistema Atual*

3.1. Concedente

O transporte coletivo urbano foi consagrado como serviço público de natureza essencial do qual a população tem o direito constitucional de usufruir.

No Município de Cachoeira do Sul o serviço é prestado através de concessão à empresa privada, onde a Poder Concedente – Município delega a execução a um terceiro - Concessionária, entretanto, sem perder a titularidade do mesmo.

3.2. A Concessão

O serviço público e a Constituição da República de 1988:

Art. 175. Incumbe ao Poder Público, na forma da lei, diretamente ou sob-regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos.

Definição do serviço público:

- fatores políticos, econômicos, financeiros, sociais;
- atividades essenciais à coletividade;
- regime de direito público;
- postas à disponibilidade dos indivíduos;

- prestação direta pelo Estado;
- prestação indireta (delegação aos particulares).

3.3. Contrato

O Contrato de Concessão é regulamentado pela Lei Municipal n° 3121/1999 para a prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo de Passageiros nos termos da Lei Federal n° 8987/1995.

É dever do Município – Poder Concedente, todavia, fiscalizar o cumprimento do contrato e a prestação do serviço no intuito de manter a qualidade deste perante aos usuários, sob pena de responsabilização diante da inércia do Poder Público.

3.4. Legislação

Vale elencar que conforme determina a Constituição Federal, em seu art. 30, inciso V, a competência executiva do transporte urbano é do Município.

Ordeiramente, o Transporte Urbano, deve obrigatoriamente estar em total consonância com as principais normas federais, tais como a Lei das Concessões (Lei nº 8.987/95) e a Lei das Licitações (Lei nº 8.666/93), Código de Trânsito (Lei nº 9.503/97) e a mais nova Lei de Diretrizes da política de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12), dentre outras, com suas respectivas atualizações e alterações.

3.5. Fiscalização

O serviço de transporte público municipal na Constituição da República:

Art. 30. Compete aos Municípios:

(...)

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

- serviço público de natureza essencial;
- prestação direta (Estado) ou indireta (delegação);

Lei n. 8.987/1995: estabelece normas gerais para a concessão e permissão da prestação de serviços públicos no âmbito de todos os entes federados.

Características do serviço de transporte coletivo municipal:

• essencialidade;
• relação com a dignidade da pessoa humana;
• perecível: produção e o consumo ocorrem concomitantemente: o assento não ocupado gera o mesmo gasto que aquele utilizado;
• demanda sazonal: há horários de pico e horários ociosos;
• usuários principalmente da classe “B” e “C”;
• ausência de subsídios (a rigor);
• existência de benefícios diversos para a sociedade.

Concessão/Permissão:

Atualmente, a diferenciação entre concessão e permissão é sutil:

Art. 2º Para os fins do disposto nesta Lei considera-se:
II - concessão de serviço público: a delegação de sua prestação, feita pelo. Poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado;
(...)
IV - permissão de serviço público: a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

Supremo Tribunal Federal (ADIn n. 1.491-DF): afastou qualquer distinção conceitual entre permissão e concessão, diante do caráter contratual da primeira.

José dos Santos Carvalho[3] Filho conclui que ambos os institutos:

1) são formalizados por contratos administrativos;
2) têm o mesmo objeto: a prestação de serviços públicos;
3) representam a mesma forma de descentralização: ambos resultam de delegação negocial;
4) não dispensam licitação prévia;
5) recebem, de forma idêntica, a incidência de várias particularizações desse tipo de delegação, como supremacia do Estado, mutabilidade contratual, remuneração tarifária etc.

Duas insignificantes diferenças entre a concessão e a permissão:

1. fato de a permissão poder ser contratada com pessoa física;

---

[3] CARVALHO FILHO. José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 19ª ed. Lúmen Júris. Rio de Janeiro: 2008. P. 373.

2. precariedade do instituto permissão, a qual indica que a Administração Pública poderá, a qualquer momento, desfazer livremente o contrato com o particular, sem direito à indenização.
Entretanto, é preciso levar em consideração os princípios da razoabilidade e a vedação ao enriquecimento ilícito.

A Responsabilidade da Fiscalização do Serviço de Transporte em Cachoeira do Sul:

A luz da legislação municipal são atribuições e competência da Secretaria Municipal de Obras, a obrigação e toda a incumbência para fiscalizar o serviço de Transporte Coletivo de Passageiros.

A base legal que assegura esta competência, está abarcada no Art. 7º. do Decreto Municipal nº 201/99, de 19 de julho de 1999.

No entanto, segundo depoimentos dos Servidores, não há qualquer tipo de fiscalização ativa e permanente.

Quarta parte – *Perfil do Prestador do Serviço*

4.1. Perfil da Empresa Prestadora do Serviço

A Empresa Nossa Senhora das Graças Ltda., possui inscrição no CNPJ nº 87.523.486/0001-20, pessoa jurídica de direito privado, sendo constituída como SOCIEDADE EMPRESARIAL LIMITADA, cuja sua atividade econômica principal é a de transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal. E, possuindo como atividades

econômicas secundárias o transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob-regime de fretamento, intermunicipal, interestadual e internacional.

A empresa está sediada no Município de Cachoeira do Sul, na Avenida dos Imigrantes, nº 1798, no Bairro Marina, CEP: 96505-140.

O enquadramento tributário da empresa Nossa Senhora das Graças é de LUCRO REAL.

4.2. Balanço Financeiro / Patrimonial

A Comissão Especial entendeu por bem requerer informações completas do Balanço Financeiro/Patrimonial para comparações. Tal serviço careceu de contratação de profissionais da área de contabilidade, o que foi orçado pela Casa, e julgados altos, os custos desta contratação, que se tornou inviável.

Entretanto, juntamos todas as informações financeiras dos últimos anos a este relatório (**ANEXO - XV**).

4.3. Quadro Funcional

O quadro funcional da respectiva empresa Nossa Senhora das Graças é composto por 160 funcionários assim discriminados:

- 66 motoristas;

- 46 cobradores;

- 08 fiscais;

- 07 na Administração;

- 06 estagiários/CIEE;

- 26 na oficina; e

- 01 guarda controlador.

Acerca da remuneração a qual percebem os empregados, a empresa não informou os valores percebidos pelos trabalhadores, vendo-se no ”direito” de não divulgar.

No entanto, nas informações adicionais que foram requisitadas ao Executivo da planilha do GEIPOT de Setembro/2011, contendo o cálculo tarifário do sistema de transporte coletivo, se constatou nos dados dos insumos básicos, a remuneração mensal do motorista no valor de R$ 1.050,00, do cobrador de R$ 670,00 e valor da remuneração mensal da diretoria em R$ 30.000,00.

4.4. Frota de Veículos

A frota de veículos utilizados pela Empresa Nossa Senhora das Graças para prestação do serviço de transporte de passageiros do Sistema Convencional é de **36 Carros**, e para o transporte de passageiros do Sistema Mais “Rápido” (Seletivo) é de **3 Carros**. **Totalizando uma frota de 39 Veículos**.

4.5. Idade Média da Frota – Sistema Convencional

A idade média da frota atual de veículos identificados do SISTEMA CONVENCIONAL, de acordo com as informações prestadas pela própria concessionária prestadora dos serviços de Transporte Urbano foi à seguinte:

Prefixo Veículo	Placa	Cor	Modelo	Modelo Carroceria	Ano de Fabricação
103	ILI 1159	Amarelo	9.150 OD	Thunder+	2003
203	ILI 1162	Salmão	9.150 OD	Thunder+	2003
303	ILI 1727	Cinza	9.150 OD	Thunder+	2003
403	ILI 1203	Salmão	9.150 OD	Thunder+	2003
503	ILI 1193	Salmão	9.150 OD	Thunder+	2003
603	ILI 1724	Salmão	9.150 OD	Thunder+	2003
703	ILI 1201	Cinza	9.150 OD	Thunder+	2003
803	ILI 1182	Salmão	9.150 OD	Thunder+	2003
---------	----------	----------	-------------	--------------	--------------
006	INC 6741	Salmão	OF 1418	Svelto-Comil	2006
106	INC 6926	Salmão	OF 1418	Svelto-Comil	2006
206	INC 6828	Salmão	OF 1418	Svelto-Comil	2006
306	INC 6833	Salmão	OF 1418	Svelto-Comil	2006
406	INC 7362	Amarelo	OF 1418	Svelto-Comil	2006
506	INC 6953	Amarelo	OF 1418	Svelto-Comil	2006
606	INC 6827	Amarelo	OF 1418	Svelto-Comil	2006
706	INC 6830	Amarelo	OF 1418	Svelto-Comil	2006
806	INC 7120	Bege	OF 1418	Svelto-Comil	2006
906	INC 6742	Bege	OF 1418	Svelto-Comil	2006
---------	----------	----------	-------------	--------------	--------------
008	IPE 1343	Azul	17-230	Gran Via	2008
108	IPE 6480	Azul	17-230	Gran Via	2008
208	IPE 6478	Azul	17-230	Gran Via	2008
308	IPE 1341	Amarelo	17-230	Gran Via	2008
408	IPE 1337	Amarelo	17-230	Gran Via	2008
508	IPG 0146	Vermelho	17-230	Gran Via	2008
608	IPG 9362	Vermelho	17-230	Gran Via	2008
708	IPG 0292	Vermelho	17-230	Gran Via	2008
808	IPG 0208	Vermelho	17-230	Gran Via	2008
908	IPG 0203	Vermelho	17-230	Gran Via	2008
---------	----------	-----------	-------------	--------------	--------------
109	IQC 3415	Azul	OF 1722	Gran Via	2009

209	IQC 3455	Azul	OF 1722	Gran Via	2009
309	IQC 3431	Azul	OF 1722	Gran Via	2009
409	IQC 3453	Azul	OF 1722	Gran Via	2009
509	IQC 3423	Azul	OF 1722	Gran Via	2009
609	IQC 3430	Azul	OF 1722	Gran Via	2009
709	IQC 3425	Vermelho	OF 1722	Gran Via	2009
809	IQC 3424	Vermelho	OF 1722	Gran Via	2009
---------	-------------	------------	------------	---------------	---------------
TOTAL DE VEÍCULOS CONVENCIONAL		**36**	**IDADE MÉDIA DA FROTA**		**5,4 ANOS**

Obs.: Os veículos CONVENCIONAIS com Prefixos de números: 109, 209, 309, 409, 509, 609, 709 e 809, foram informados na relação de registro de veículos da Empresa como se fossem do ano de 2010, no entanto, se constatou na documentação requerida dos veículos junto a Empresa, como sendo veículos com **ano de fabricação de 2009**.

4.6. Idade Média da Frota – Sistema “Mais Rápido” (Seletivo)

A idade média da frota atual de veículos identificados do SISTEMA “MAIS RÁPIDO”, de acordo com as informações prestadas pela própria concessionária prestadora dos serviços de Transporte Urbano foi à seguinte:

Prefixo Veículo	Placa	Cor	Modelo	Modelo Carroceria	Ano de Fabricação
112	ISW 5016	Branco	8.120	Gran Micro	2010
212	ISW 5029	Branco	8.120	Gran Micro	2010
312	ISW 6249	Branco	8.120	Gran Micro	2010
---------	-------------	------------	------------	---------------	--------------
TOTAL DE VEÍCULOS MICRO-ÔNIBUS		**3**	**IDADE MÉDIA DA FROTA**		**2 ANOS**

Obs.: Os veículos “MAIS RÁPIDOS”, MICROS com Prefixos de números: 112, 212 e 312, foram informados na relação de registro de veículos da Empresa como se fossem do ano de 2011, no entanto, se constatou na documentação requerida dos veículos junto a Empresa, como sendo veículos com **ano de fabricação de 2009**.

Quinta parte – *Pesquisa de Satisfação e Avaliação*

5.1. Introdução

A **Comissão Especial de Transporte Coletivo Urbano** teve sempre como foco principal, ouvir os usuários. Entendemos que o cidadão tem um papel fundamental para o aprimoramento e melhoria do Sistema Público de Transporte.

Através de uma Pesquisa de Satisfação e Avaliação, buscamos informações e opiniões, para que juntos possamos auxiliar e sugerir uma modelação mais adequada para o Transporte Público Urbano de Cachoeira do Sul para que o mesmo garanta sempre bons serviços e atendam as reais necessidades dos **USUÁRIOS**.

Com a realização deste levantamento, foi possível dimensionar o nível de satisfação dos usuários do transporte coletivo urbano do Município, que em muito contribuirá para a tomada de decisões no Sistema.

Ressalta-se que os serviços públicos prestados ou concedidos, deveriam sofrer constantemente avaliação.

A seguir, replicamos os dados levantados pela Empresa contratada para realização dos serviços, e que, seguem juntados na íntegra a este relatório (**ANEXO - V**).

5.2. Especificações Técnicas

OBJETIVO:

- Estudar, investigar e analisar todos os assuntos pertinentes ao transporte público coletivo urbano.

PERIODO DA COLETA:

- De 29/05 a 10/06 do ano de 2012.

AMOSTRA:

- A amostra é representativa dos usuários de ônibus, de ambos os sexos, com 18 anos ou mais, totalizando 400 pessoas. Equivalente a 5% dos usuários dia.

MARGEM DE ERRO:

- Na amostra de 400 entrevistas, a margem de erro prevista é de 5 pontos percentuais, para mais ou para menos sobre os resultados obtidos.

INTERVALO DE CONFIANÇA:

- A pesquisa possui um intervalo de confiança de 95%.

COLETA DE DADOS:

- Entrevistas pessoais com utilização de questionário elaborado de acordo com os objetivos da pesquisa. Questionário desenvolvido pela Comissão Especial de Transporte Coletivo Urbano. As entrevistas foram realizadas por uma equipe de

entrevistadores contratados pela Casa Brasil Editores, devidamente treinados para este tipo de abordagem.

METODOLOGIA:

- O método de pesquisa utilizada foi pesquisa de opinião ou estudo de opinião. É um levantamento estatístico de uma amostra particular da opinião pública. A metodologia utilizada foi a quantitativa que destaca como vantagens a possibilidade de investigação do problema em ambientes reais.

RESPONSABILIDADE TÉCNICA:

- Responsável estatístico da pesquisa: Roselaine Batista registrada no CONRE da 4ª Região sob o nº 8225

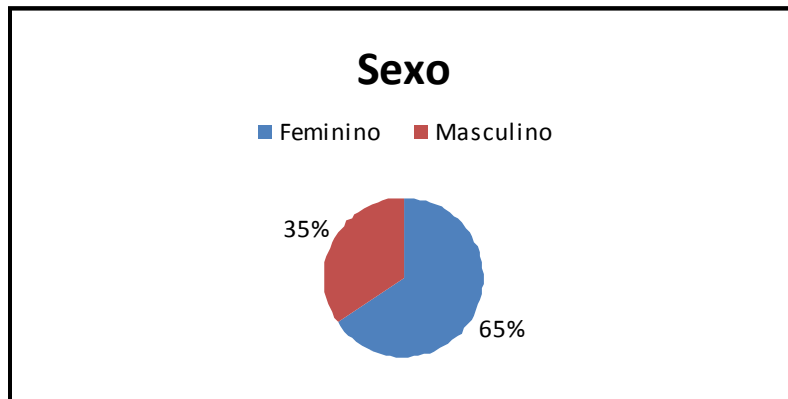
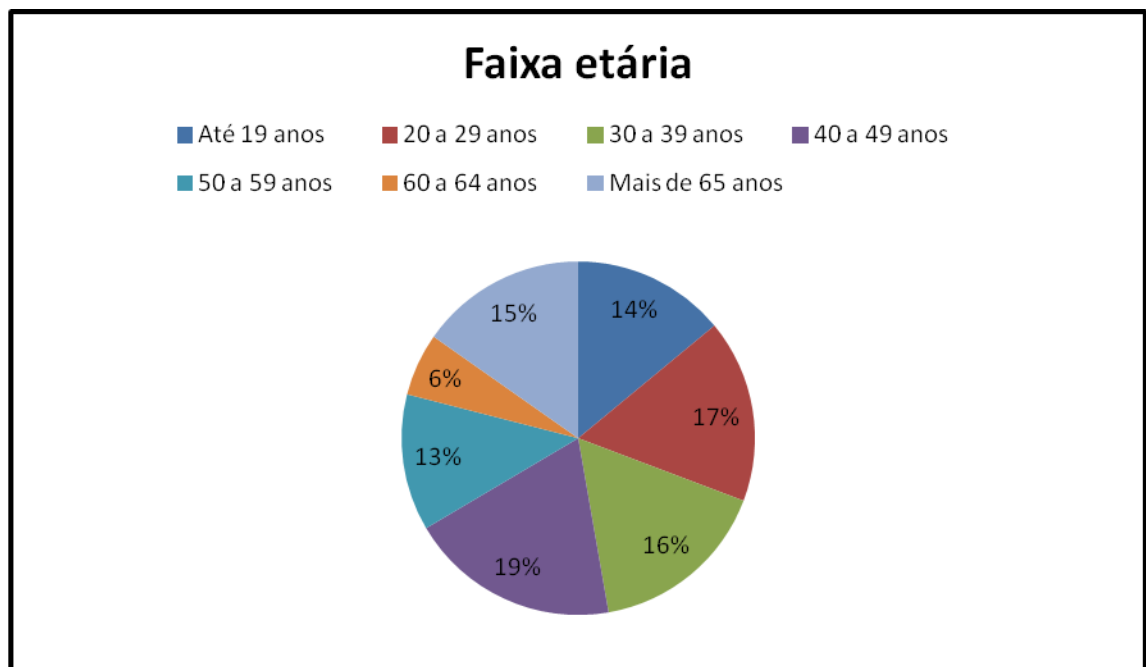
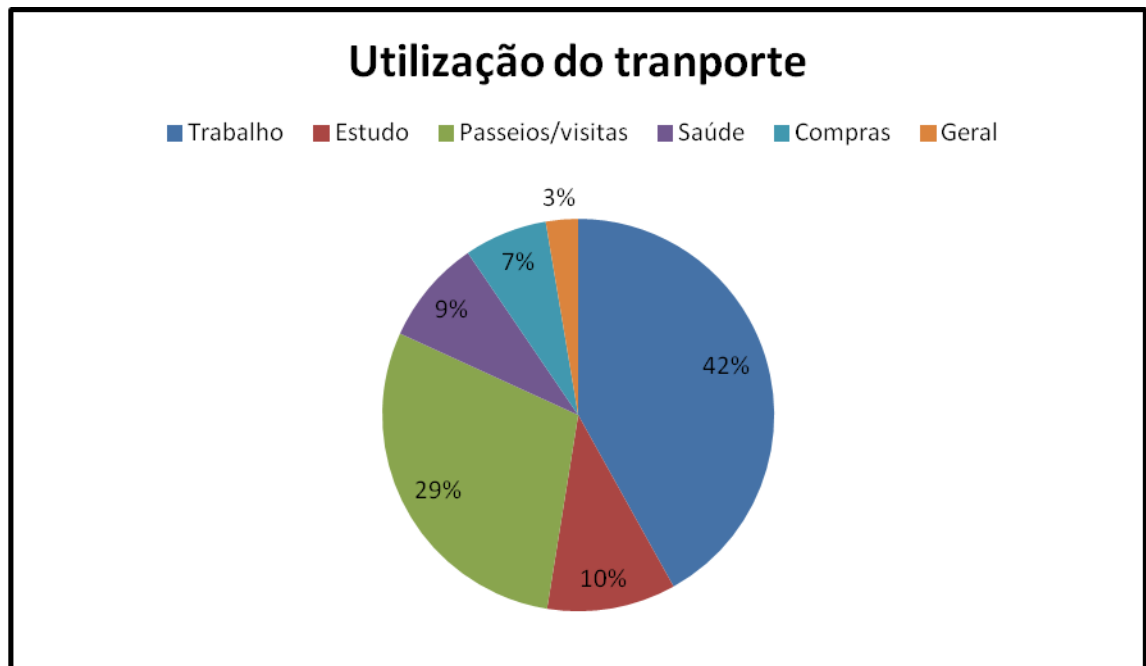
5.3. Perfil do Usuário

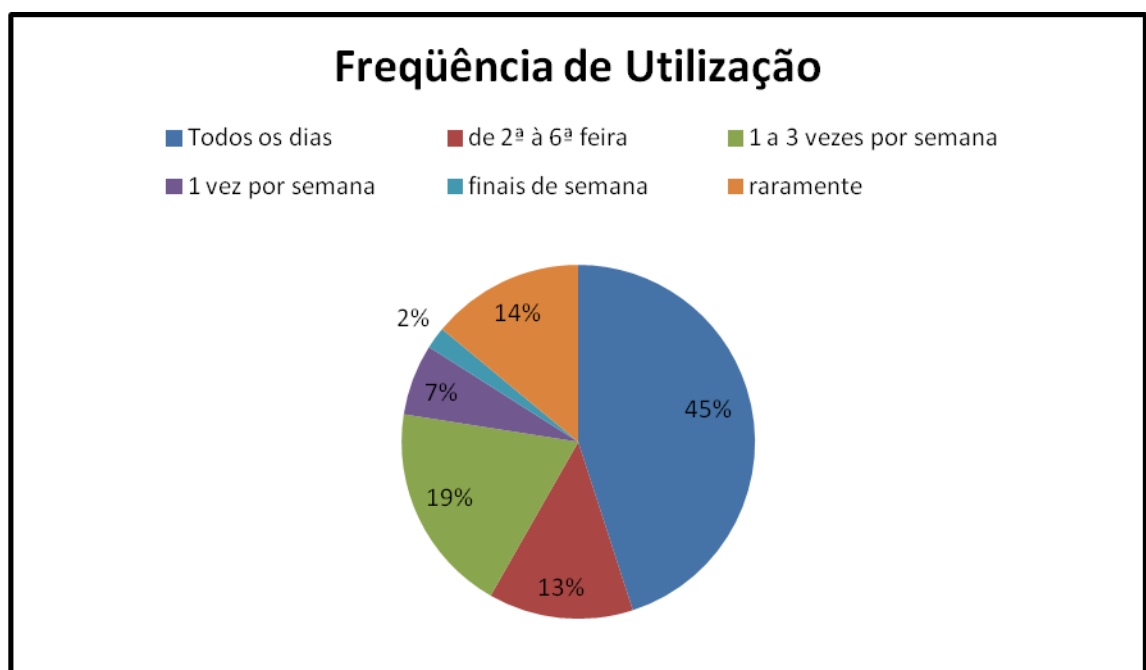
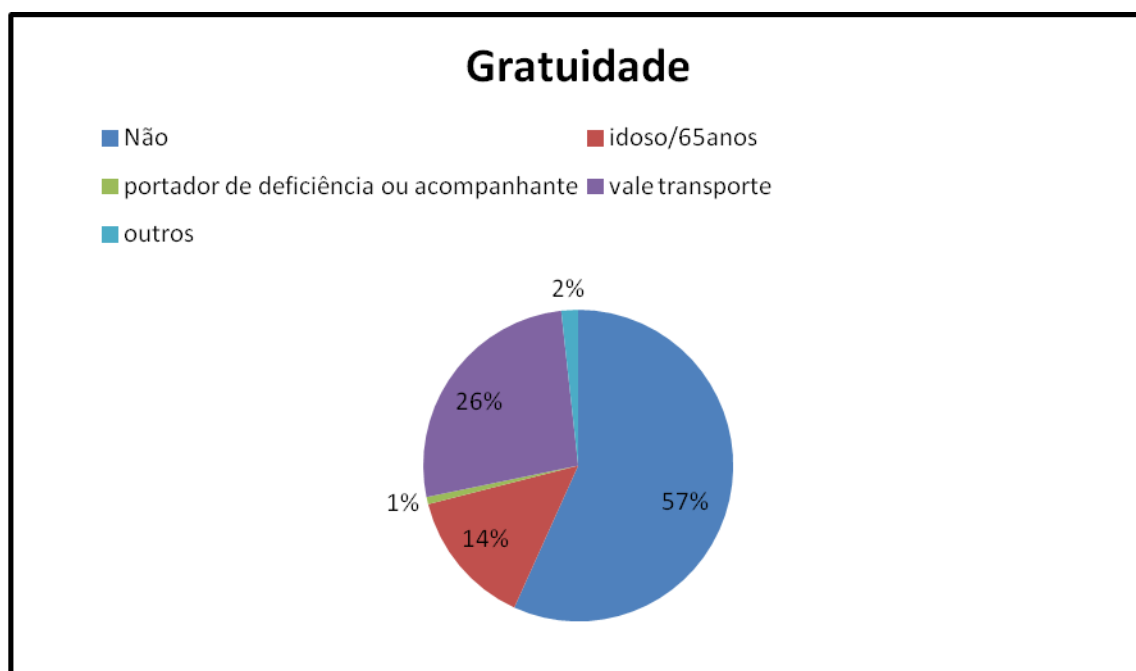
Em relação ao perfil do usuário foram feitos seis questionamentos que passamos a descrever abaixo:

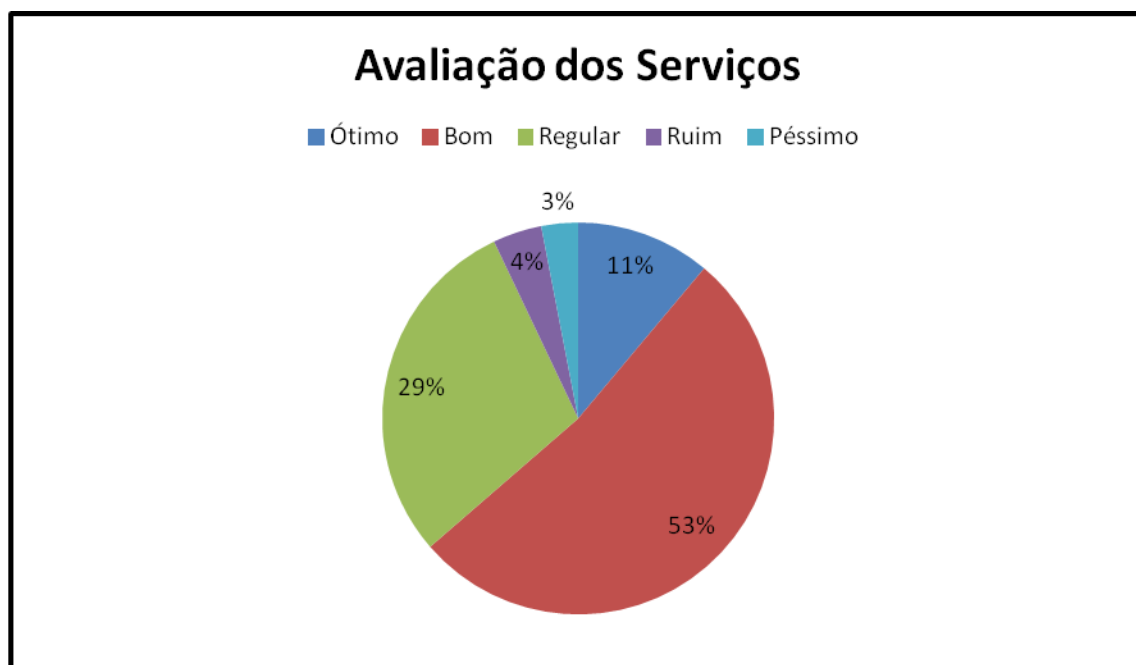
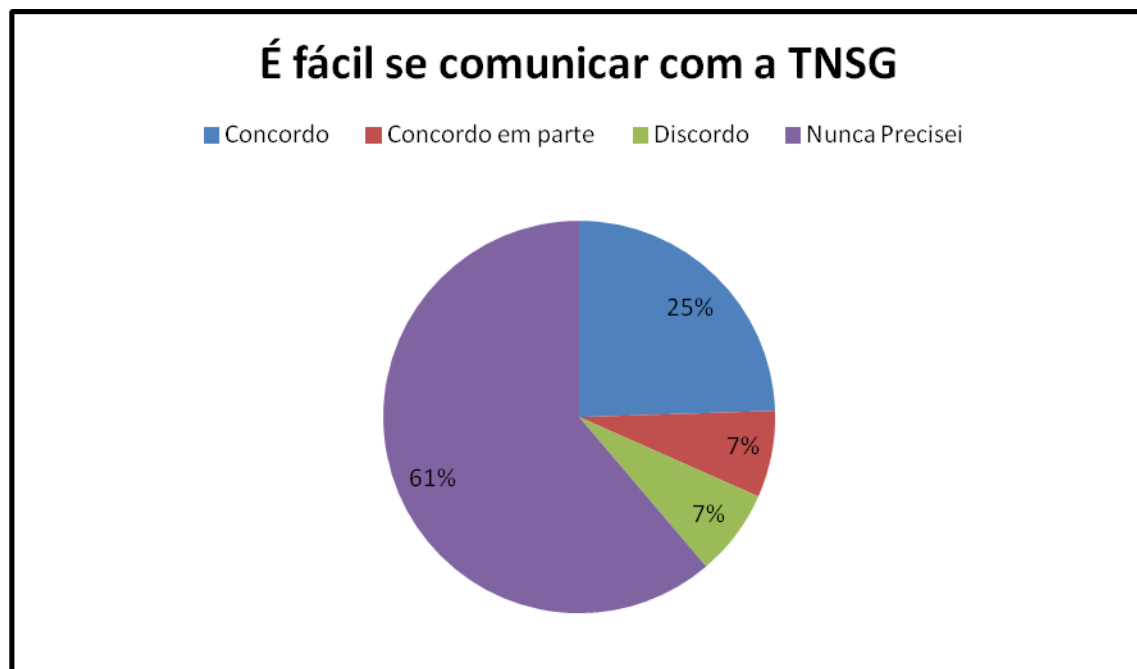
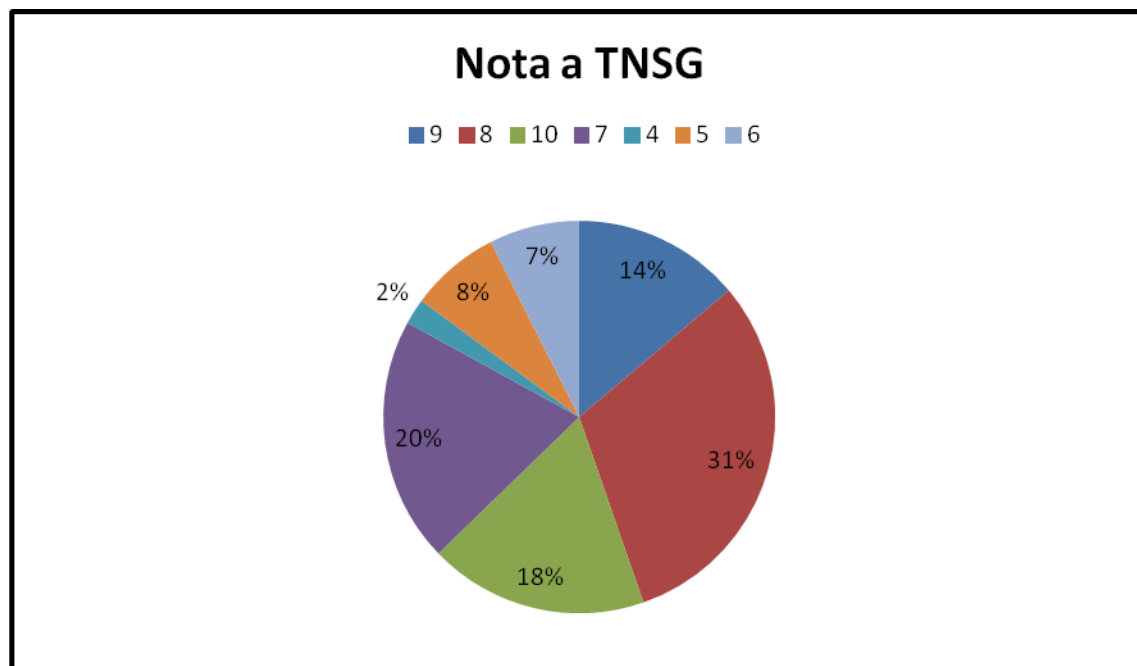
1) Quais linhas você utiliza? Nesta questão foram entrevistados 449 usuários, destes, alguns utilizam mais de 1 linha.

Linha	Quantidade de usuários que usam a linha	Percentual de entrevistados que usam a linha
Promorar Quinta	4	1
Noêmia Promorar	2	0
Oliveira	13	3
Quinta	96	24
Charqueada	18	4

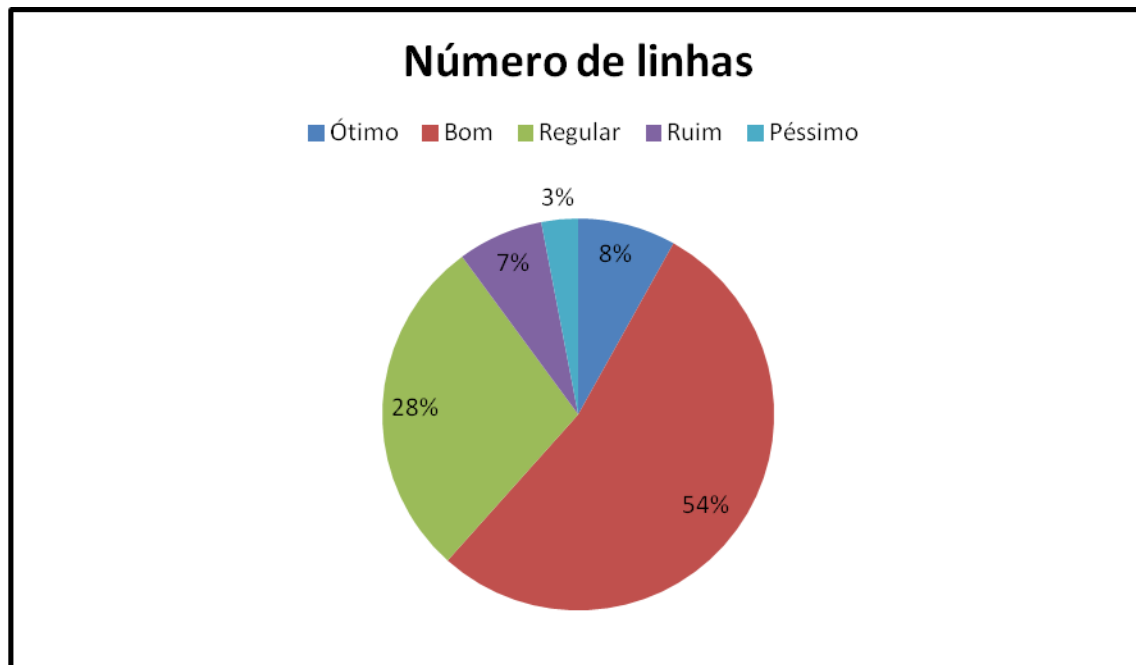
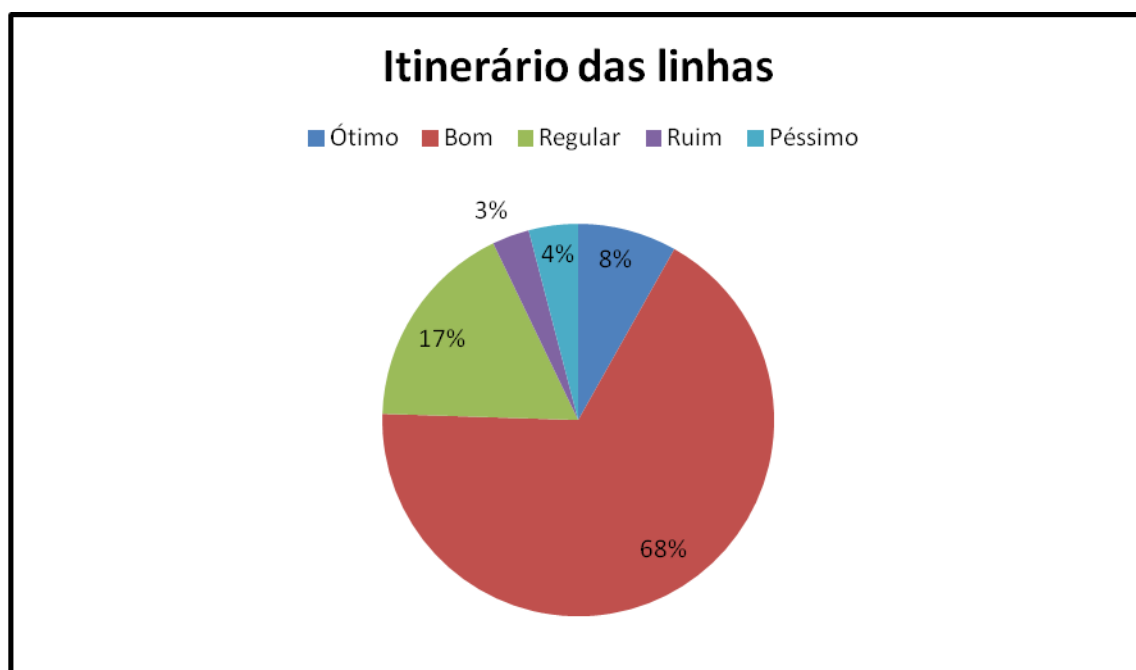
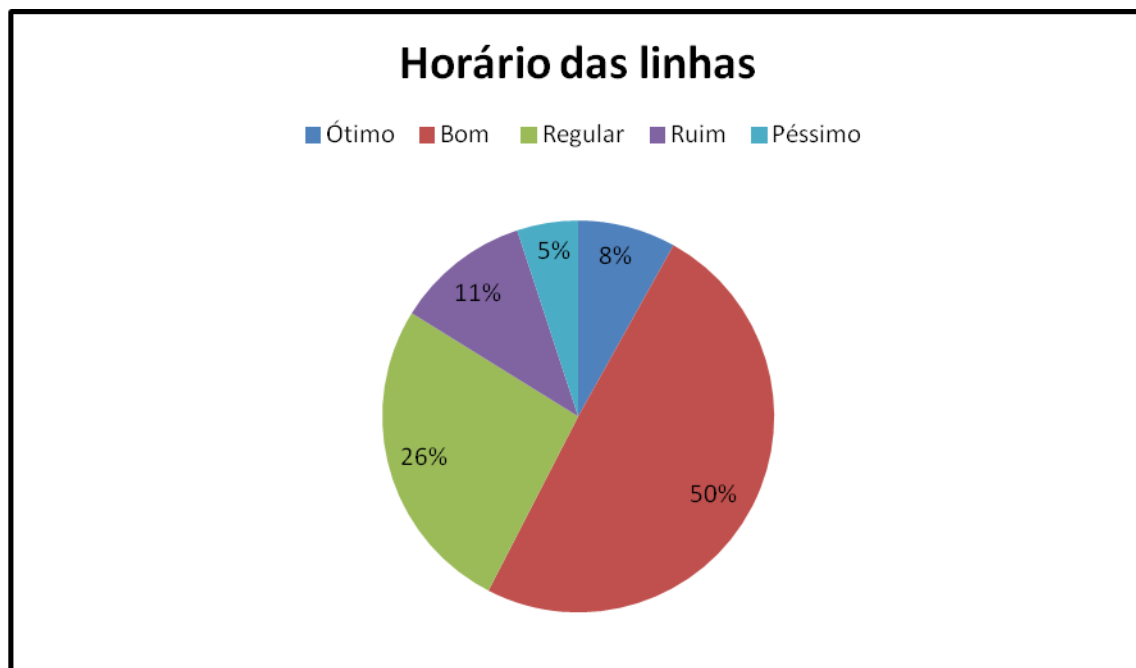
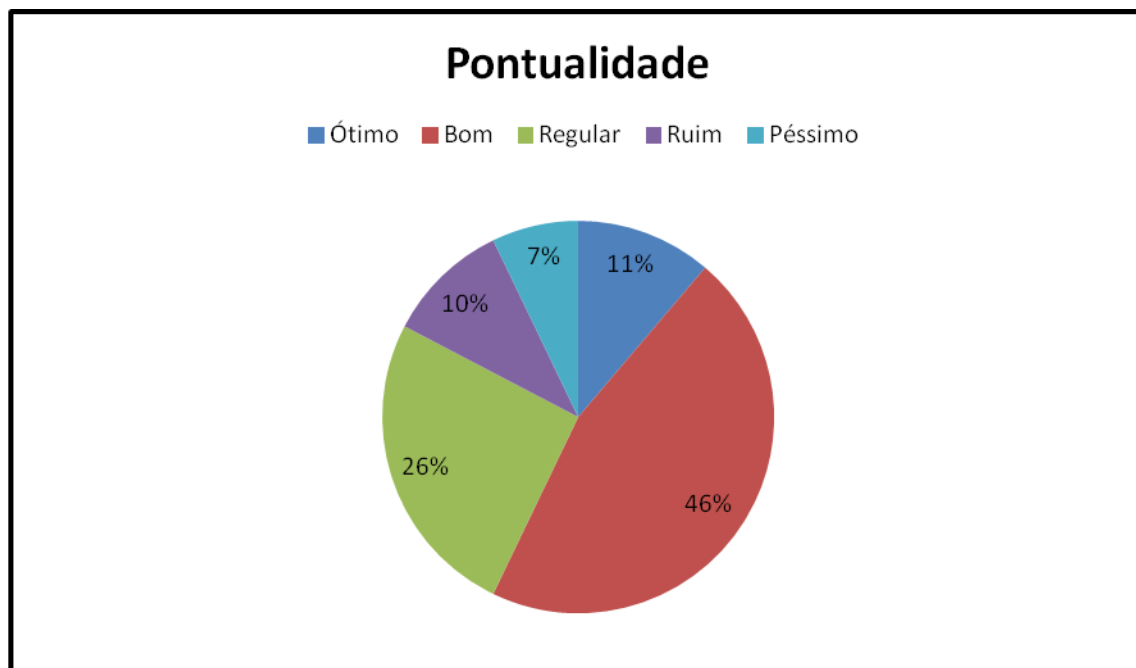
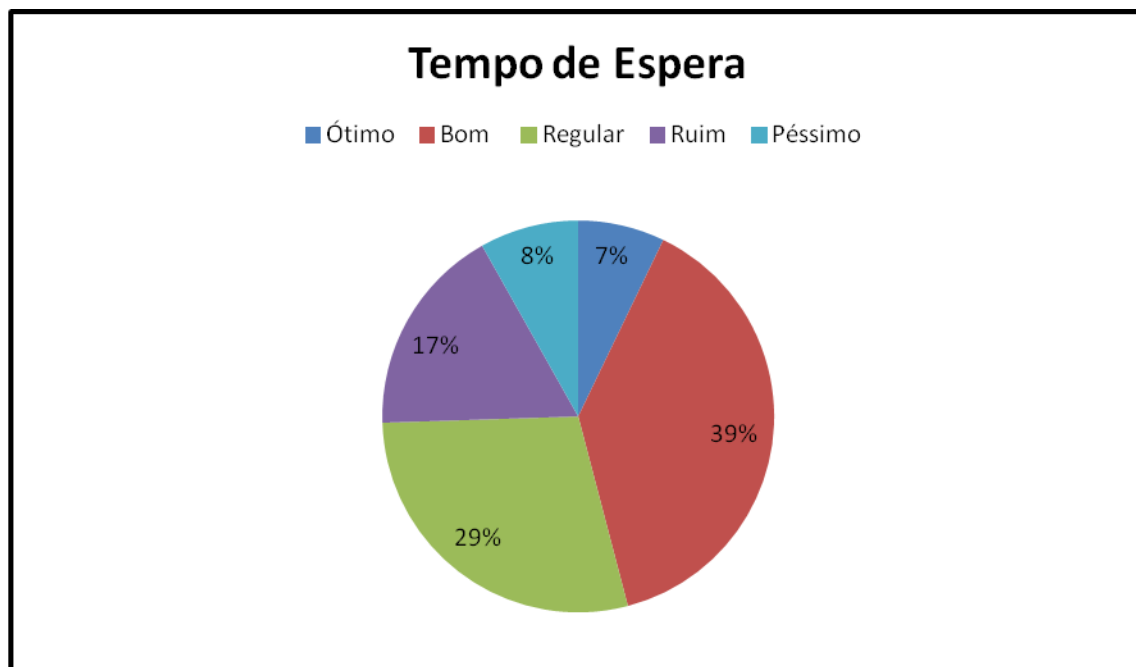
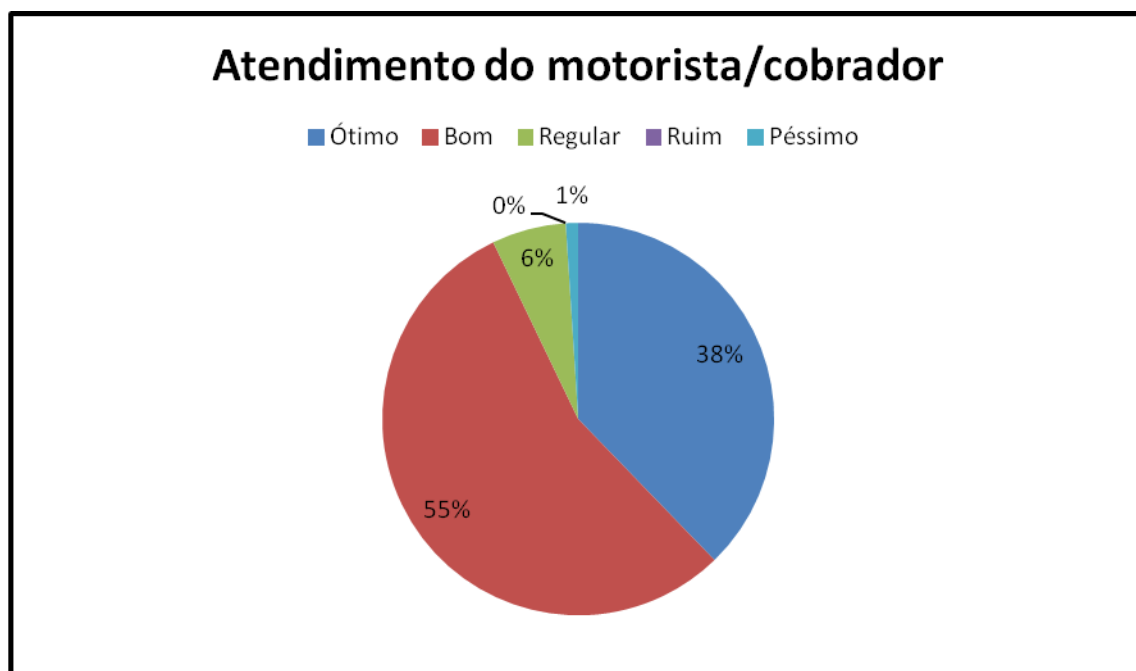
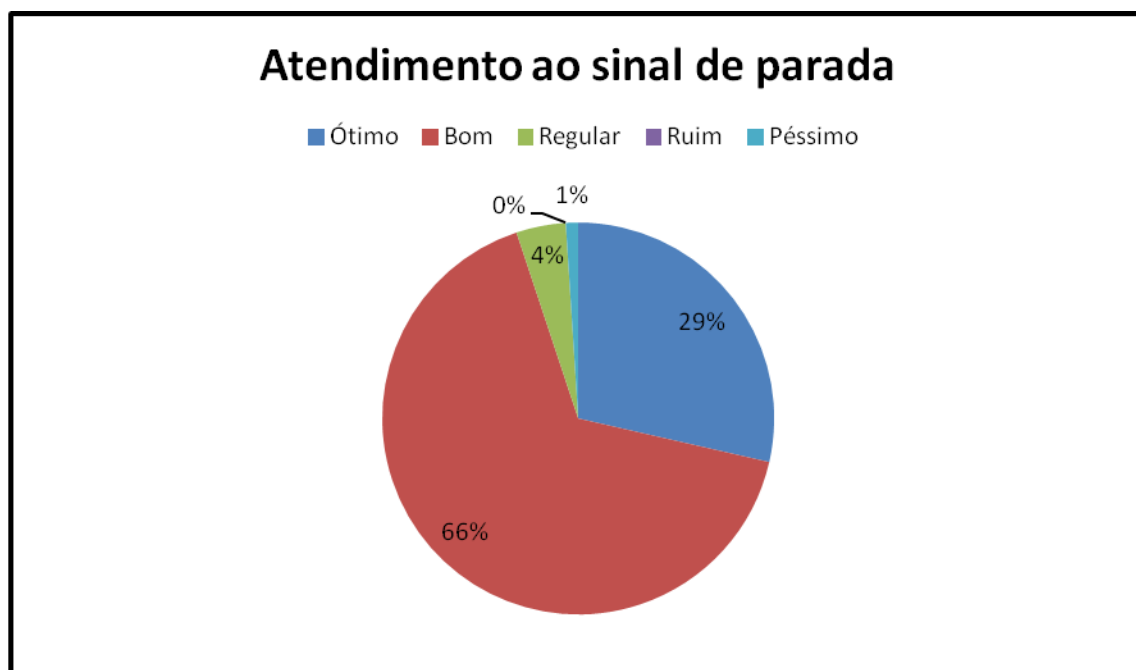
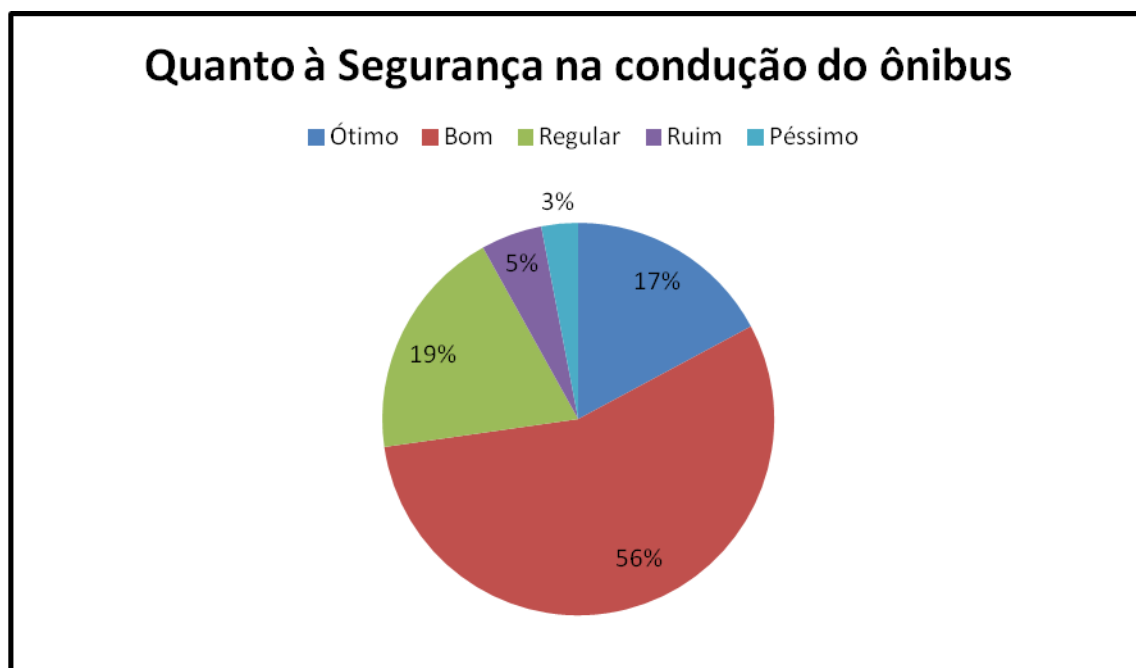
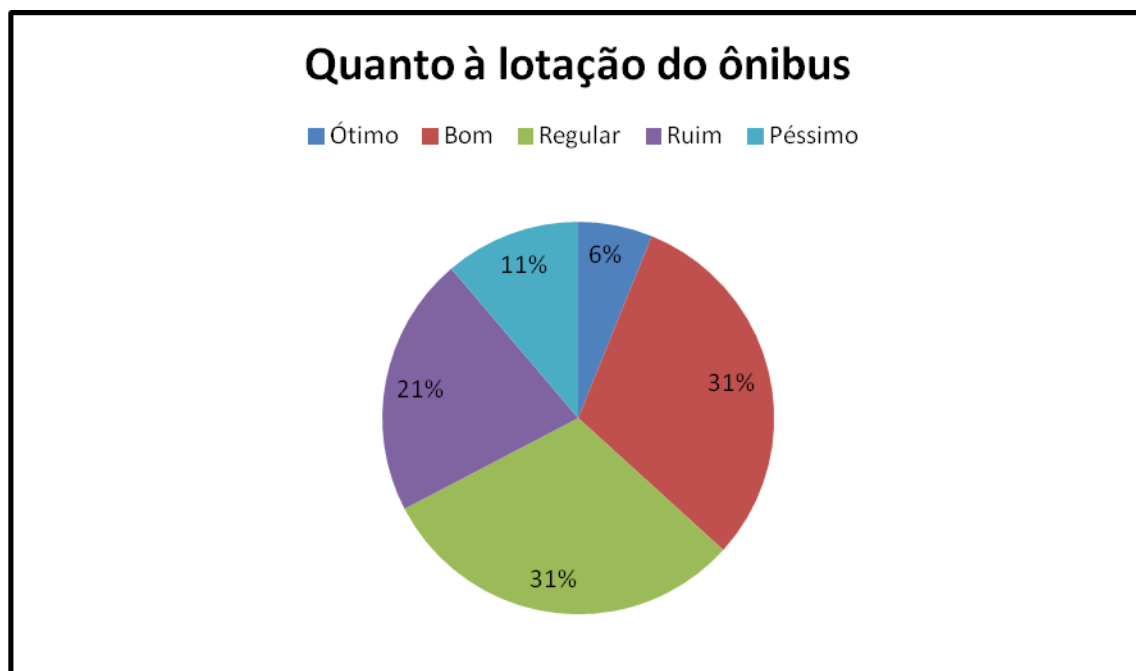
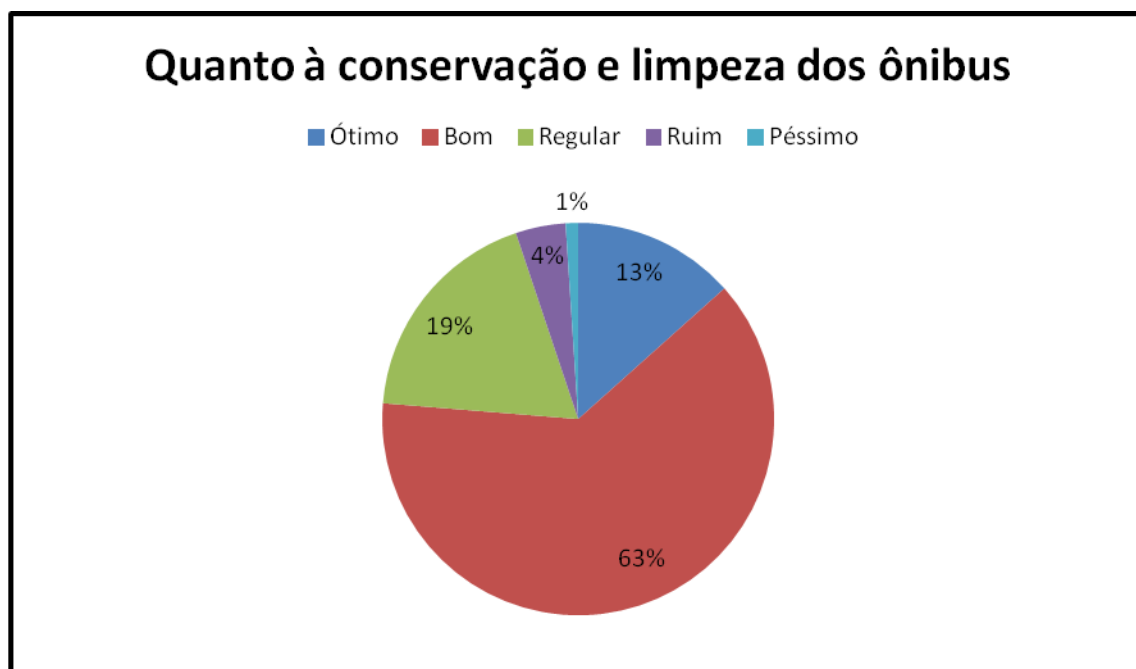
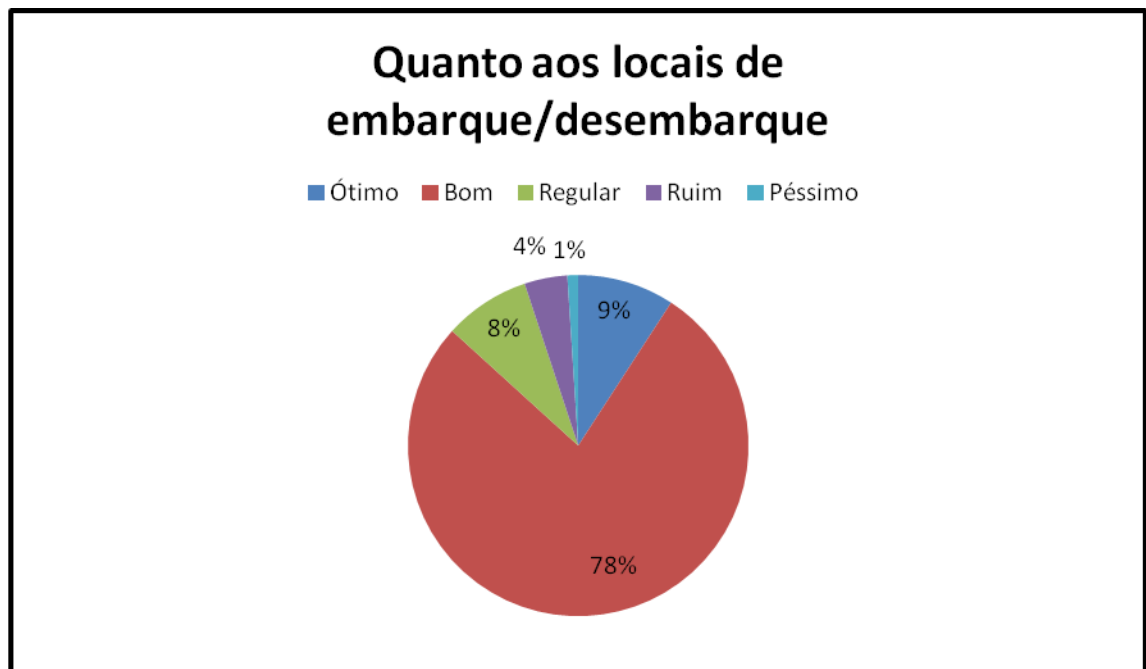
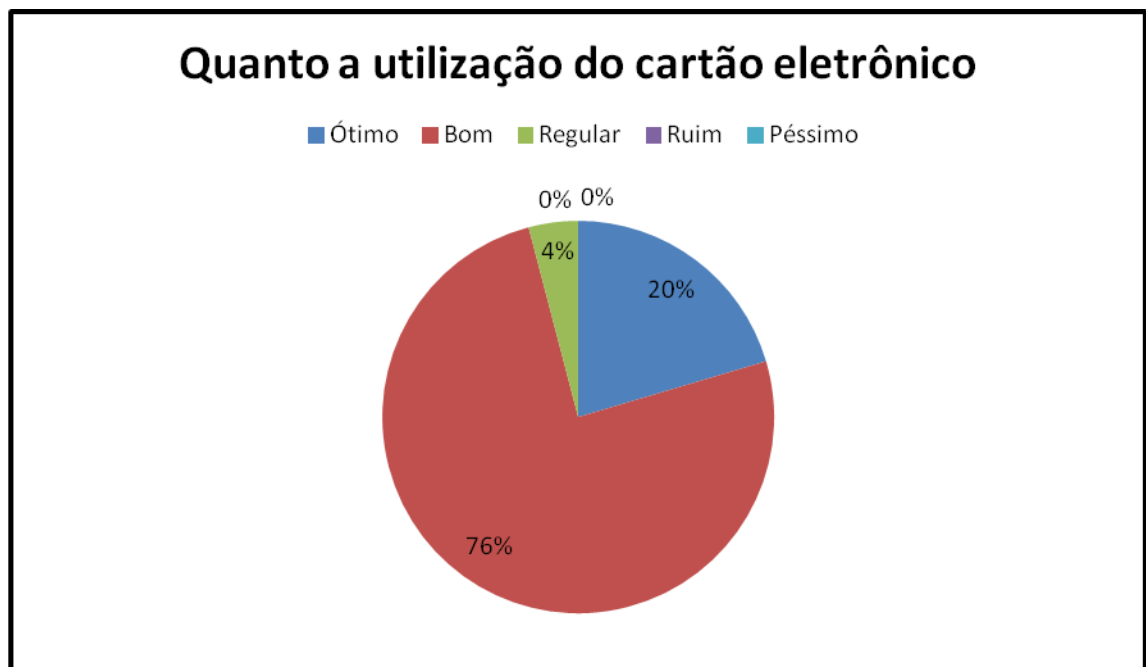
Passo do Moura Promorar	2	0
Promorar	57	14
Noêmia	57	14
Fátima	18	4
Passo do Moura	9	2
Soares	30	7
Ulbra	5	1
COHAB	21	5
Ponche Verde	37	9
Marina	8	2
Qualquer linha	4	1
Poço Comprido	4	1
COHAB Prado	9	2
Prado	9	2
Fenarroz HCB	7	1
Centro	19	4
Hotel União	5	1
Santa Helena	3	0
Mauá	1	0
Tito Osório	2	0
Rodoviária	1	0
Vila Nova	1	0
Rio Branco	2	0
Passo da Areia	1	0
Funcap	2	0
Parque Primavera	1	0
Bom Retiro	1	0

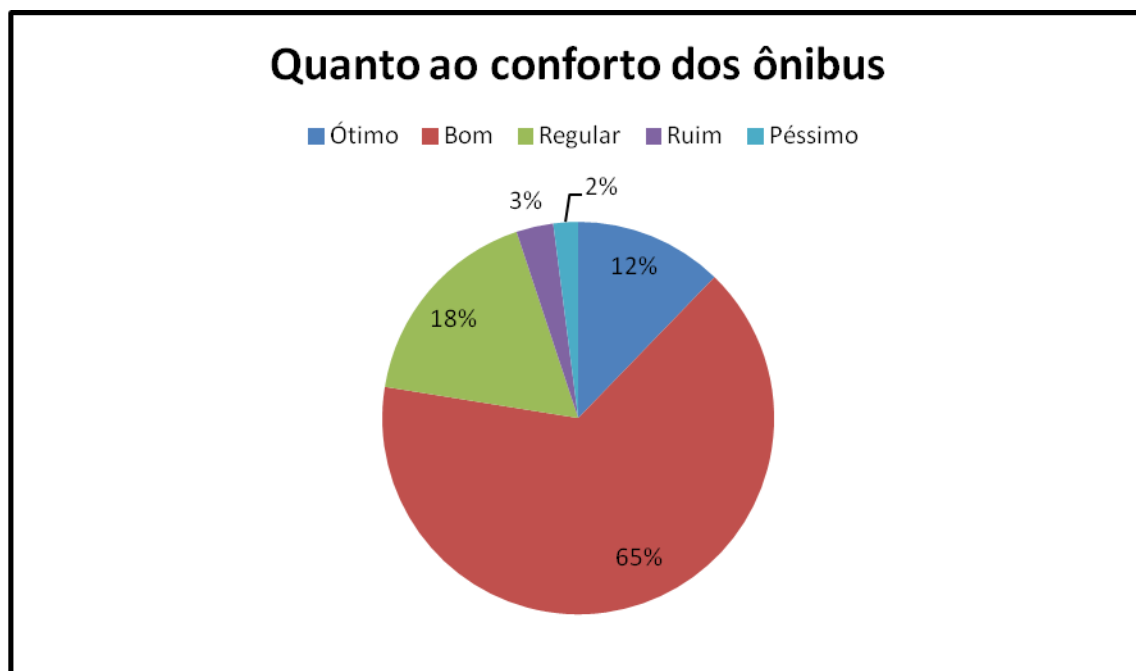
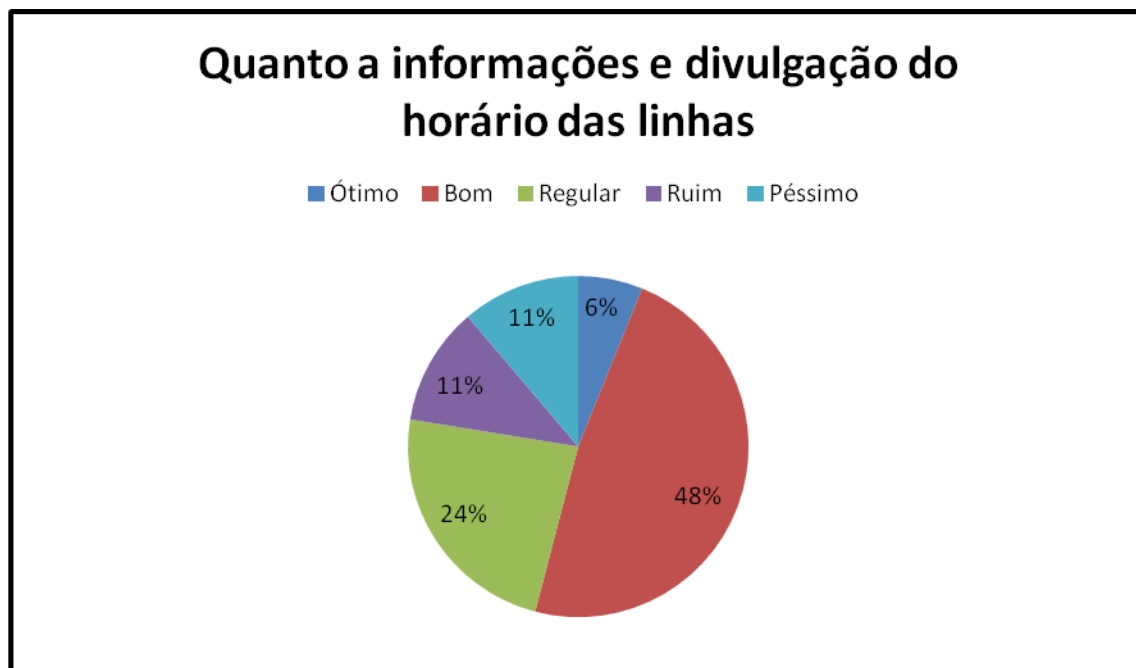
2) Sexo

3) Qual sua faixa etária

4) Você utiliza o transporte urbano para:

- Este questionamento foi efetuado a 454 usuários.

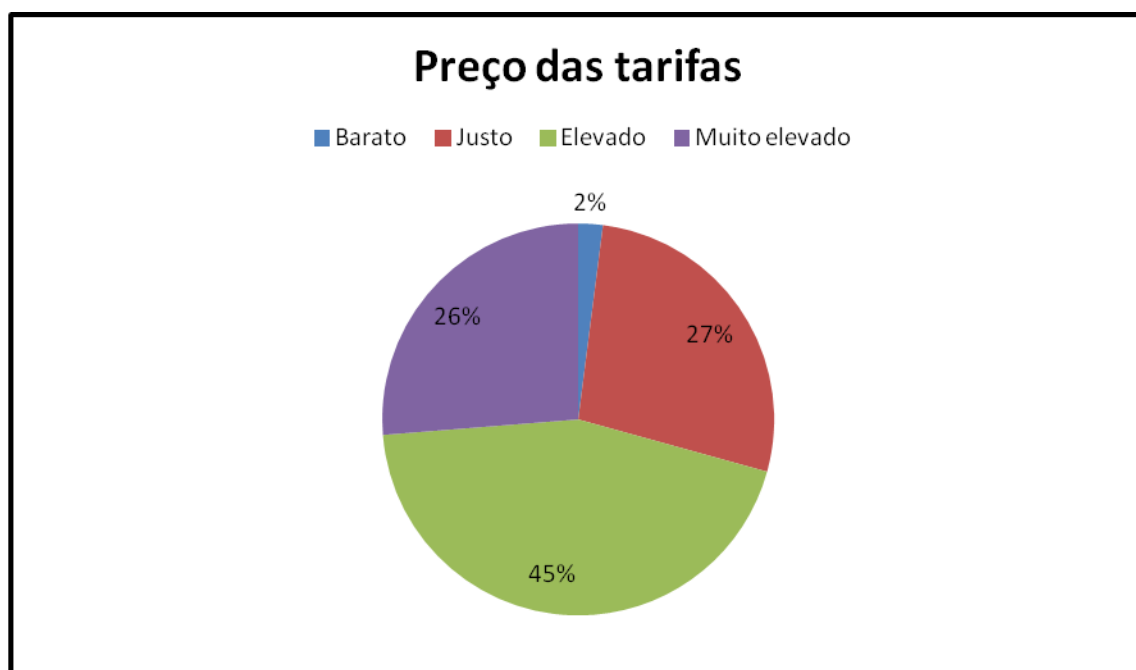
5) Com qual frequência você utiliza o transporte urbano?

6) Você possui alguma gratuidade no uso do transporte?

5.4. Indicadores Gerais

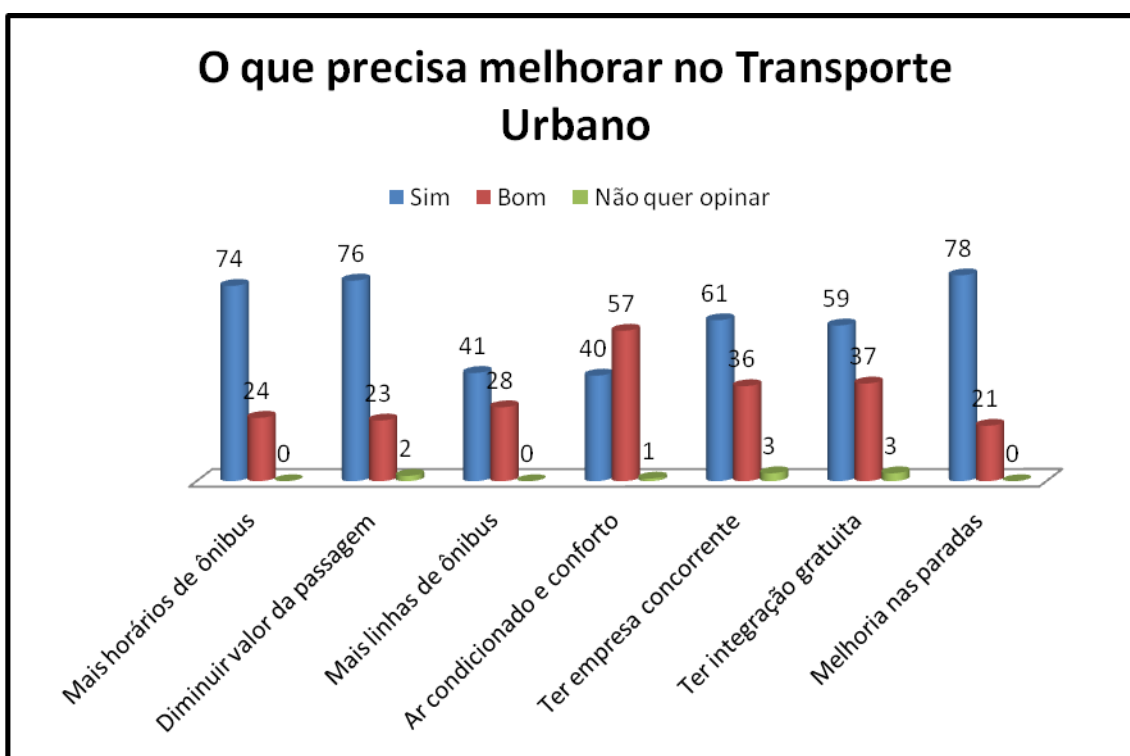
7) Em sua opinião, como você avalia os serviços da Empresa Nossa Senhora das Graças?

8) É fácil comunicar-se com a empresa TNSG.

9) Numa escala de 0 a 10, que nota você dá para o sistema de Transporte Coletivo Urbano

5.5. Indicadores Específicos

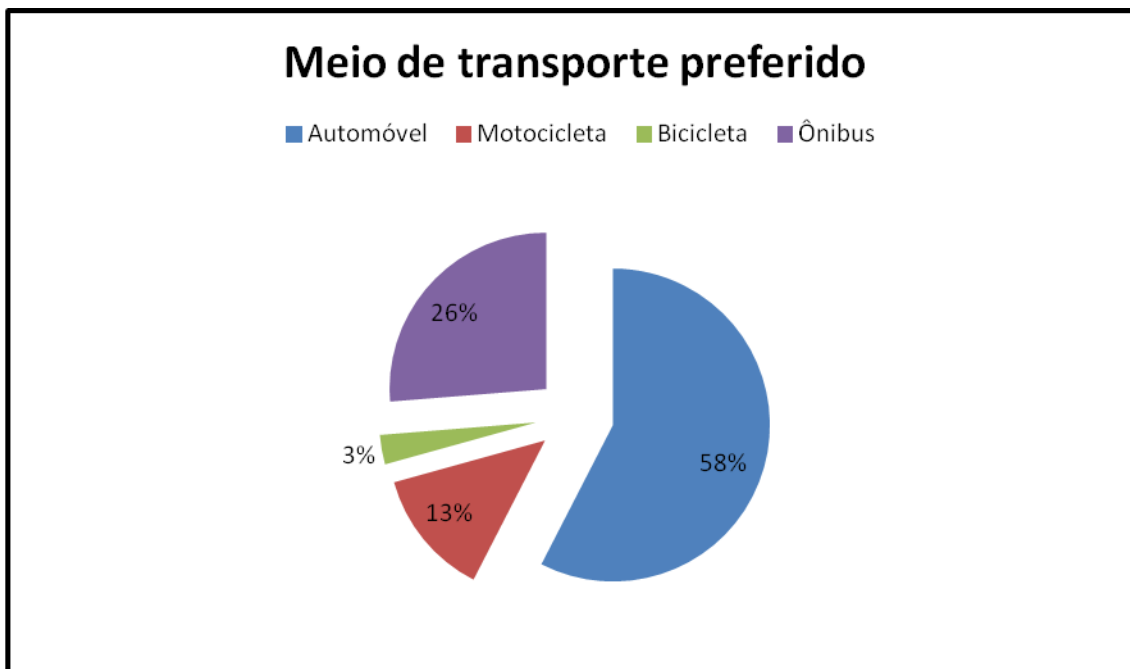
Quanto aos seguintes aspectos, qual o seu grau de satisfação

10) Quanto ao número de linhas

11) Quanto ao itinerário das linhas

12) Quanto ao horário das linhas

13) Quanto à pontualidade

14) Quanto ao tempo de espera

15) Quanto ao atendimento do motorista cobrador

16) Quanto ao atendimento ao sinal de parada

17) Quanto à segurança na condução do ônibus

18) Quanto à lotação do ônibus

19) Quanto à conservação e limpeza dos ônibus

20) Quanto aos locais de embarque e desembarque

21) Quanto à utilização do cartão eletrônico

- Este questionamento foi respondido por 342 usuários.

22) Quanto ao conforto dos ônibus

23) Informações e divulgação do horário das linhas

5.6. Indicador Econômico

24) Qual sua avaliação do preço da passagem (tarifa) nos ônibus (R$ 2,30) e nos micro-ônibus, “rápidos” (R$ 2,40)

5.7. Indicadores de Sugestões

O que precisa melhorar no Transporte Coletivo Urbano de Cachoeira do Sul:

5.8. Indicador de opções de Transporte

32) Se você pudesse escolher, qual seria o seu meio de transporte preferido?

5.9. Síntese dos Resultados

Síntese dos resultados

A pesquisa de Avaliação e Sugestão do Sistema de Transporte Urbano comprova aspectos que devem ser destacados, pois necessitam de investimentos, qualificação e mudanças.

Esta relatoria destaca alguns itens relevantes:

a) Reorganização do transporte coletivo nos horários de pico;

b) Revisão do valor da tarifa;

c) Melhoria da pontualidade nas linhas;

d) Revisão de itinerários;

d) Descontentamento dos usuários com as linhas e horários certamente ocorre nos horários de picos e também nos finais de semana e feriados;

e) Reorganização e melhoria de infraestrutura em terminais e paradas;

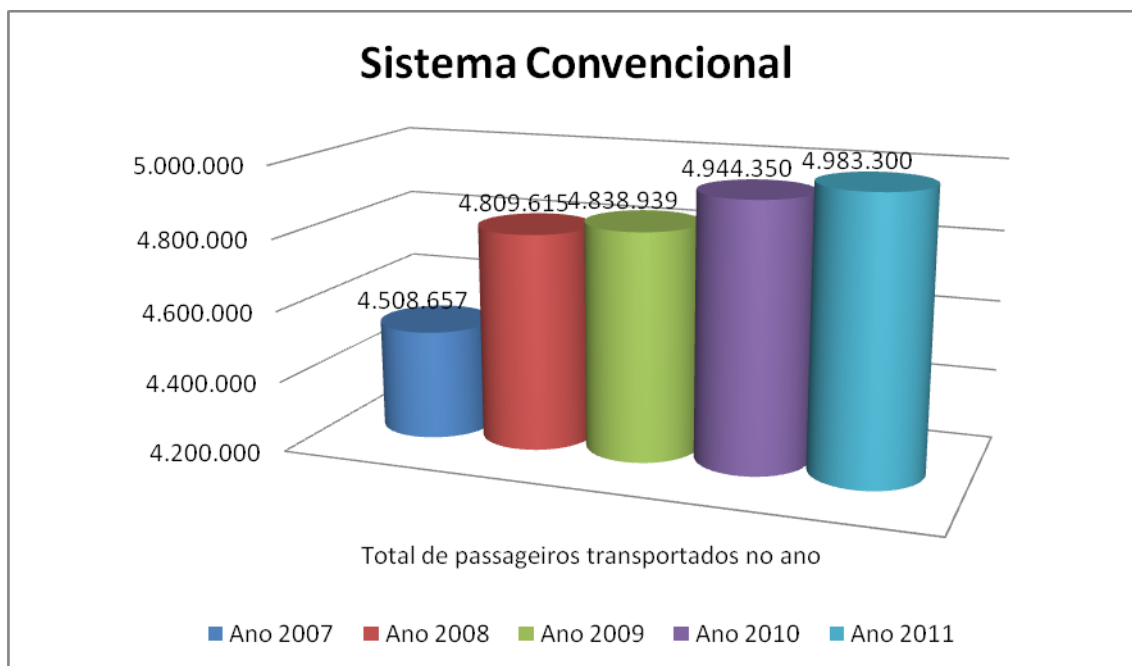
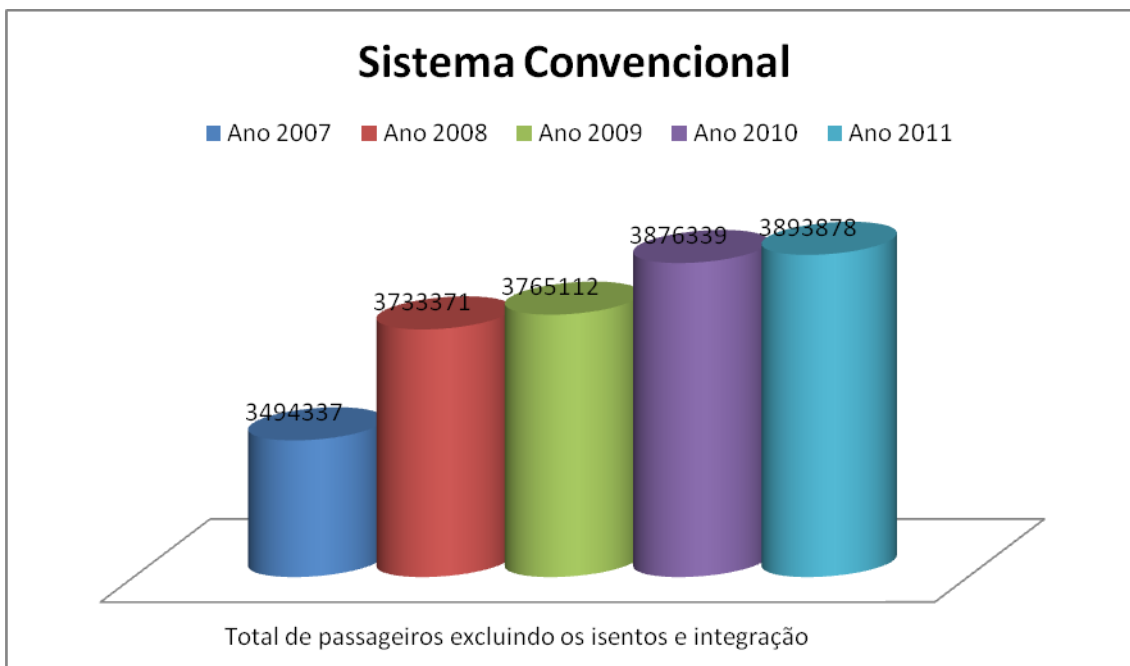
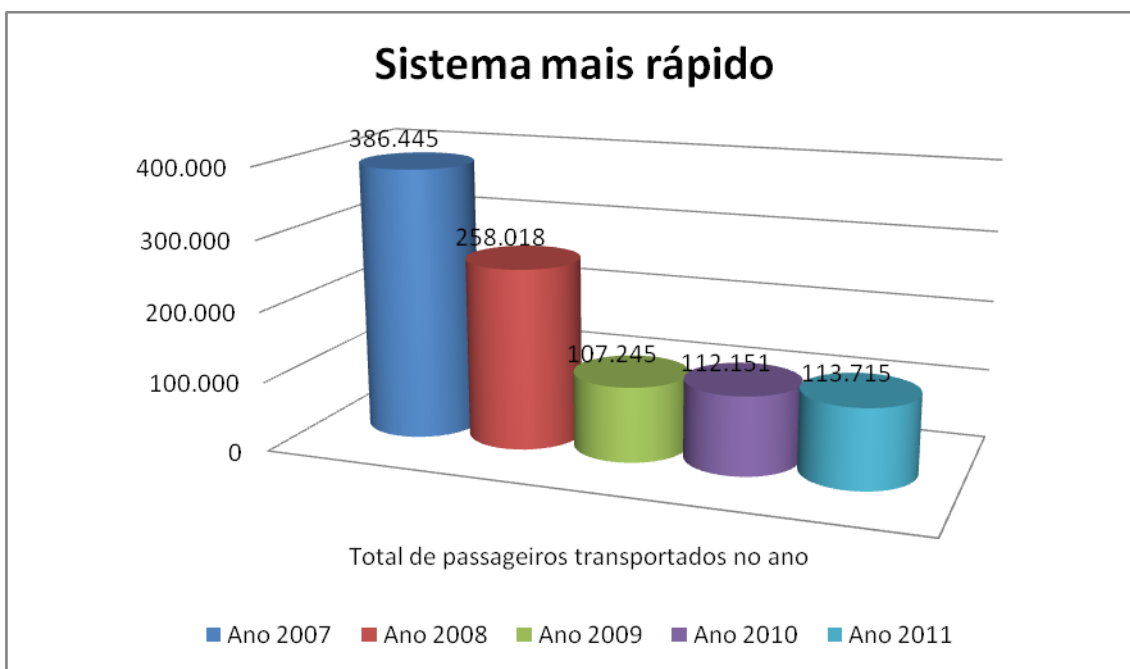
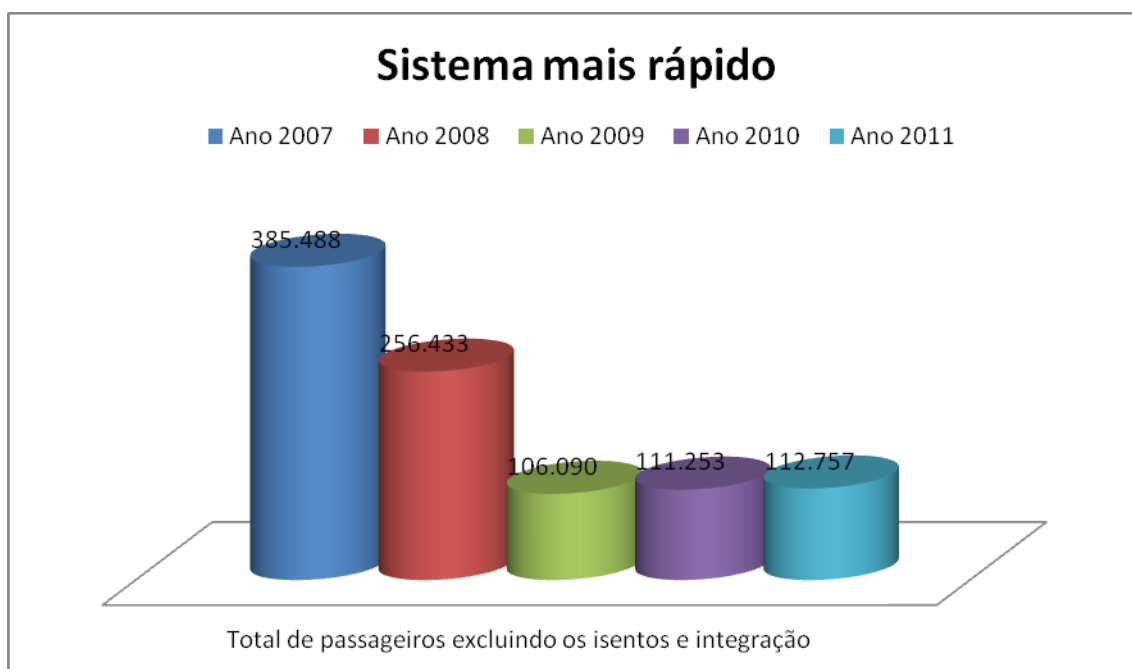
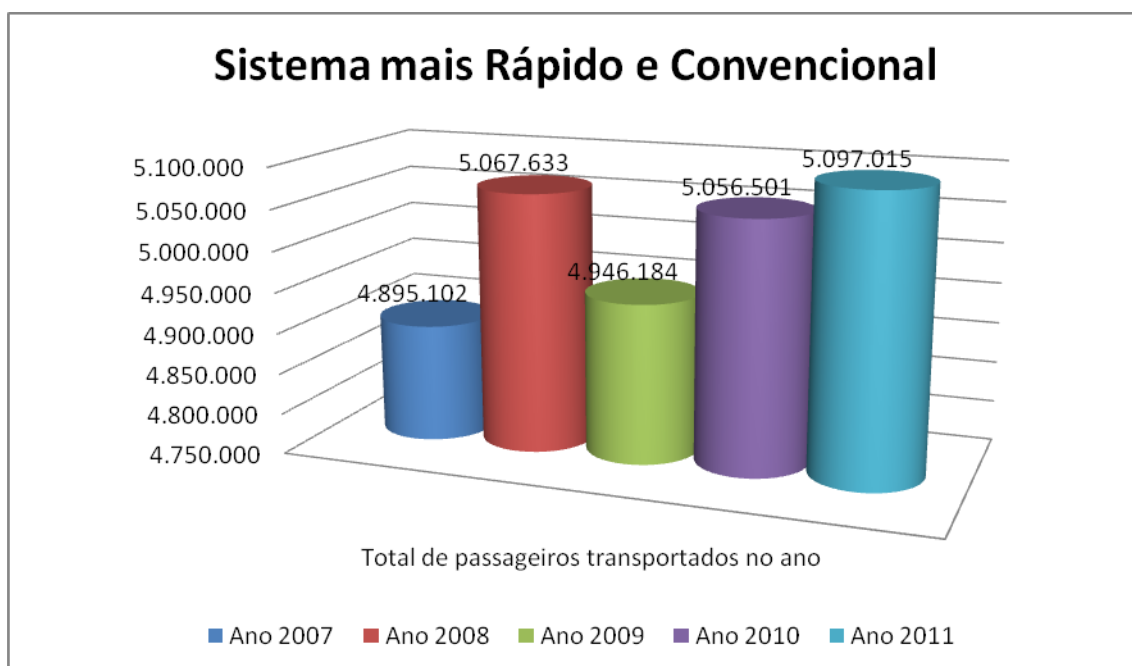
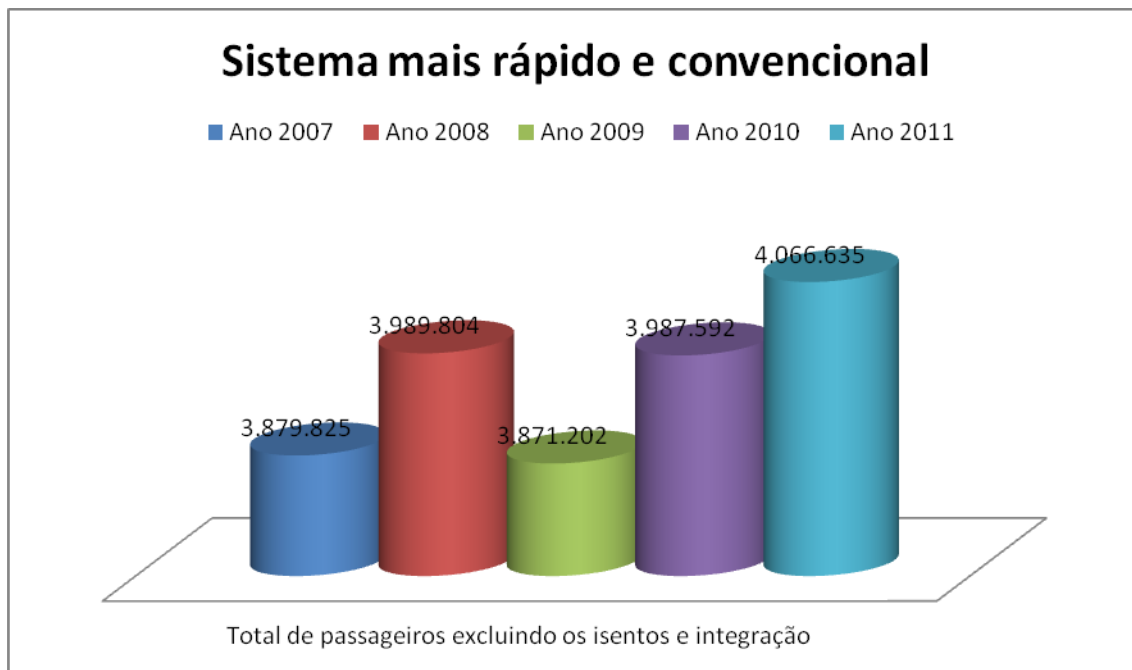
f) Busca constante de uma frota com 100% de acessibilidade.

A analise e avaliação deste relator sobre os itens mais alarmantes está registrada nas **CONCLUSÕES FINAIS (Sétima parte)**.

Sexta parte – *Estudos e Analises*

6.1. Fluxo de Passageiros

Informações buscadas junto a Empresa Nossa Senhora das Graças e que formam as mesmas repassadas pela Municipalidade, foram as seguintes, desde o ano de 2007 até 2011, ou seja, dos últimos 5 anos.

FLUXO DE PASSAGEIROS NO SISTEMA CONVENCIONAL

FLUXO DE PASSAGEIROS NO SISTEMA CONVENCIONAL – EXCLUÍDO OS ISENTOS E INTEGRAÇÃO

FLUXO DE PASSAGEIROS NO SISTEMA MAIS RÁPIDO

FLUXO DE PASSAGEIROS NO SISTEMA MAIS RÁPIDO – EXCLUÍDO OS ISENTOS E INTEGRAÇÃO

TOTAL DO FLUXO DE PASSAGEIROS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS NAS LINHAS CONVENCIONAIS E SISTEMA MAIS RÁPIDO

TOTAL DO FLUXO DE PASSAGEIROS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS NAS LINHAS CONVENCIONAIS E SISTEMA MAIS RÁPIDO - EXCLUÍDO OS ISENTOS E INTEGRAÇÃO

TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NOS ÚLTIMOS 5 ANOS

25 Milhões
(25.062,435)

6.2. Tarifa, Cálculo e Reajustes

Tarifa

Formas usuais de se determinar o valor da tarifa:

• Utilização de custos médios, em que há pré-fixação da tarifa, a qual deve abranger a cobertura dos custos totais da operação, mais uma taxa de retorno sobre o capital investido;

• Regulação do preço limite, em que o poder concedente fixa a tarifa máxima, abrindo a competição regulada pelo oferecimento do menor preço ao usuário, a um padrão mínimo de qualidade.

Adoção da licitação do tipo menor tarifa – fixação do preço máximo aceito pelo Poder Concedente, a ser encontrado mediante a elaboração de cálculos com os custos fixos e variáveis da operação.[4]

O que defende o Ministério Público de Contas (TCE-MG):

A única escolha capaz de promover o serviço de transporte público local adequado, eficiente e módico, sobretudo em consonância com a conjuntura atual dos municípios brasileiros é a licitação consubstanciada no **tipo menor tarifa**.

Também as propostas das empresas devem ser elaboradas e apresentadas mediante planilhas abertas (pessoal, exceto diretoria; bens imóveis, tais como garagem; bens móveis: frota, máquinas e equipamentos; insumos).

Nessas matrizes devem ser evidenciados todos os tributos, encargos sociais, depreciação, manutenção da frota etc.

Carlos Pinto Coelho Motta:

---

[4] VERRONI, José Henrique Zioni. Tarifa do transporte público urbano por ônibus: uma contribuição para determinação de seu valor. Campinas: 2006 – p. 26.

O valor tarifário ("menor tarifa") deve ser estabelecido com base em custos relacionados em planilha aberta (insumos, encargos, tributos, salários e outros elementos componentes), **para que o julgamento possa efetivamente refletir o preço de mercado.** (Destacou-se)[5]

Vantagens da planilha aberta:

Permite que o ente público avalie anualmente a realidade de possíveis desequilíbrios ocorridos com o passar do tempo, através da apuração no mercado dos itens que compõem os custos das empresas, atendendo plenamente os arts. 18 e 23, IV da Lei nº 8.987/1995 c/c art. 40, XI, primeira parte, da Lei nº 8.666/1993, in verbis:

Art. 18. O edital de licitação será elaborado pelo poder concedente, observados, no que couber, os critérios e as normas gerais da legislação própria sobre licitações e contratos e conterá, especialmente:

VIII - os critérios de reajuste e revisão da tarifa;

Art. 23. São cláusulas essenciais do contrato de concessão as relativas:

IV - ao preço do serviço e aos critérios e procedimentos para o reajuste e a revisão das tarifas;

Art. 40. O edital conterá no preâmbulo o número de ordem em série anual, o nome da repartição interessada e de seu setor, a modalidade, o regime de execução e o tipo da licitação, a menção de que será regida por esta Lei, o local, dia e hora para recebimento da documentação e proposta, bem como para início da abertura dos envelopes, e indicará, obrigatoriamente, o seguinte:

---

[5] MOTTA. Carlos Pinto Coelho. Eficácia nas Concessões, Permissões e Parcerias. Del Rey. Belo Horizonte: 2007. P. 81.

XI - critério de reajuste, que deverá retratar a variação efetiva do custo de produção, admitida a adoção de índices específicos ou setoriais, desde a data prevista para apresentação da proposta, ou do orçamento a que essa proposta se referir, até a data do adimplemento de cada parcela;

Fixação da tarifa através do parâmetro de custos médios e não pelo custo real induz os agentes econômicos à ineficiência e à sonegação de informações, sem que eventuais ganhos de eficiência em relação à média estabelecida pelo Poder Concedente repercutam na modicidade da tarifa.

Modelo do Cálculo de Tarifa do Transporte Público

Juntamos a este relatório, no (**ANEXO - IV**), um artigo completo da ETTL – Engenharia de Transporte, Tráfego e Logistica, que esclarecem e servem de exemplificação/modelo sobre a forma correta do Cálculo de Tarifa de Transporte Público, elaborado por Stanislav Feriancic, José Henrique Z. Verroni e Gabriel Feriancic.

Cálculo Tarifário de Cachoeira do Sul

Insta esclarecer, que o cálculo da tarifa (planilha de custo tarifário) não foi analisado nesta Comissão Especial, pelos seguintes motivos que passamos a expor:

- Foi constatados nas oitivas em depoimentos de Servidores Públicos Municipais, Diretor de Secretária e Secretários Municipais que o controle de FLUXO DE PASSAGEIROS, não é fiscalizado e acompanhado pelo Poder Concedente;

- Além do descaso com a não fiscalização dos passageiros, também foi confidenciado pelo concedente, que também não há qualquer tipo de aferição ou fiscalização efetiva por parte do Poder Público no Sistema de BILHETAGEM ELETRÔNICA que só é acessado e manuseado pela Empresa de Transporte Nossa Senhora das Graças, a que detém a Concessão e presta o Serviço de Transporte Coletivo Urbano.

- Ademais, tal análise ou qualquer tipo de auditoria do Cálculo tarifário, a ser realizada pelo Poder Legislativo dependeria da contratação de técnicos especializados, o que dispensaria recursos dos cofres públicos;

- A contratação de técnicos e empresas, chegou até ser cotado, mas os orçamentos se mostraram muito elevados para a contração;

- Foram requisitados diversos pedidos de informações sobre a situação dos reajustes, como planilhas e dados, no entanto, uma série de informações deixou a desejar, tal como, o Poder Concedente sequer soube informar a QUILOMETRAGEM diária percorrida por cada Linha de Ônibus;

- Na mesma linha, a Empresa Transporte Nossa Senhora das Graças, alegando prerrogativa de competência exclusiva do Executivo, também não forneceu tal informação;

Para tanto, dada à situação da falta de dados, da não fiscalização e aferição do fluxo e bilhetagem, uma vez que os números informados são única e exclusivamente confiados à concessionária, parte interessa nos REAJUSTES, não significando dizer que duvidamos dos mesmos, mas sim, que somados aos custos para a contratação, a comissão declinou de tal analise específica dos sistemáticos reajustes, **OPTANDO**, porém, este relator em propor encaminhamentos acerca desta situação conforme se dará nos encaminhamentos finais deste relatório.

Reajustes

Consignado os fatos acima, este relator conclui que inobstante a falta de fiscalização, a falta de aferição, a falta de acompanhamento, a falta de informações financeiras e a falta de dados do Transporte Coletivo Urbano, atrelados à falta de Servidores qualificados e especializados da área, para o devido acompanhamento e vistoria destas informações, **é impossível e incompreensível de ser concedido, qualquer tipo de aumento da tarifa do Transporte Urbano**.

Na mesma esteira, agrega-se ainda, o fato da falta pessoas qualificadas no quadro de servidores na área de Engenharia de Tráfego e Engenheira Mecânica, sendo, incoerente e uma intolerância, conceder reajustes tarifários.

Não restam dúvidas, que a culpabilidade de tal situação, recai sobre os ombros do Poder Executivo, o praticante das distorções, que não coadunam com a Legislação e em nada comprovam uma gestão transparência e eficiente, sobre tudo, responsável.

Destaca-se, um fato mais insensato ainda, que é a falta de regulação nos serviços concedidos, regrando a fiscalização e os poderes. Oportuno mencionar, que na estrutura pública deveria ter uma comissão constituída e responsável para tal incumbência.

6.3. As linhas e horários

As linhas e horários foram requisitadas inicialmente para a Empresa Nossa Senhora das Graças, que por sua vez orientou a requeremos a prefeitura municipal, que assim prestou as informações.

Analisamos com diligências em diversos horários e linhas, o serviço se constatou inúmeras reclamações de usuários, principalmente nos horários de pico, falta de horários aos finais de semana e feriados.

Destaca-se ainda que muitas das linhas perfaçam inúmeros bairros, obrigando a muitos passageiros a perder um grande período de tempo.

Há necessidade premente de serem reavaliados alguns horários, sendo ouvida a população usuária.

Outro registro é o fato de quando existem atividades temporárias, como a temporada de VERÃO na Praia Nova, que poucos horários são disponibilizados.

Durante eventos, também se constatou como é o caso da Fenarroz, inúmeros problemas com falta de horários em diversos bairros para poder transportar passageiros, principalmente durante o final de semana, além de carros lotados.

Esta imobilidade e falta de sensibilidade com os passageiros é intolerável, falta organização e sobre tudo, planejamento.

6.4. Os itinerários

Os itinerários registram também muito descontentamento por parte dos usuários. O Poder concedente deve rever o sistema em algumas linhas, uma vez que o usuário precisa ser ouvido com mais atenção.

As pessoas e o sistema, pode até obrigar os usuários a se adaptarem ao sistema de horários, mas, no entanto, em relação a ITINERÁRIOS, os mesmos precisam ser ouvidos e atendidos na sua grande demanda.

Além da falta da divulgação em alguns carros, através de plaquinhas, os usuários sofrem com as dificuldades de obter informações, o que nem sempre é viável de se conseguir por telefone devido as condições de certos usuários.

6.5. Paradas

As paradas são uma vergonha do nosso Transporte Coletivo Urbano, pois além da precariedade, falta de boa aparência visual, as mesmas não atende as condições mínimas de contemplar os usuários com respeito e dignidade.

Os registros fotográficos reproduzem um pouco do meu sentimento, em relação ao estado de conservação, inexistência de assentos em muitas paradas, falta de assentos para atender a demanda em alguns lugares, falta de cobertura, falta de melhor sinalização, dentre tantos outros problemas, como a localização.

Em dezenas de paradas visitadas, a situação é um caos, chega a ter, até encanamento de casas largando água no meio da parada, calçamentos irregulares, falta de piso e etc...

De outra banda, não há cumprimento da legislação da numeração de paradas e as mesmas não possuem um informação sobre horários e itinerários, muito menos uma tabela com as linhas que circulam pela parada.

3722-8804
ENCOMENDAS

6.6. Terminais

Os terminais são outro problema grave. Constataram-se sérios problemas e um desleixo total por parte do Poder Executivo.

Visitaram-se os dois existentes. Um situado na Fenarroz e outro, próxima a empresa TNSG, no Bairro Quinta da Boa Vista.

Ambos os terminais são desestruturados, se é que podemos chamá-los de terminais.

Estão em condições criticas e não servem para atender os usuários com dignidade.

Banheiro somente existe em um e no outro terminal próximo a empresa não tem banheiro nem bancos.

Devido ao fluxo de passageiros, há necessidade de se criar um amplo terminal na Praça Dr. Honorato de Souza Santos. Bem como reformar e adequar os referidos terminais existentes com estrutura descente, com banheiros, bancos e acessibilidade, além dos mesmos, possuírem telefone e TABELA DE HORÁRIOS DAS LINHAS COM SEUS RESPECTIVOS ITINERÁRIOS.

6.7. Acessibilidade

Consultando a enciclopédia livre, verificam-se algumas definições. *Para Wikipedia, a ACESSIBILIDADE significa:*

Acessibilidade significa não apenas permitir que pessoas com deficiências ou mobilidade reduzida participem de atividades que incluem o uso de produtos, serviços e informação, mas a inclusão e extensão do uso destes por todas as parcelas presentes em uma determinada população.

Na arquitetura e no urbanismo, a acessibilidade tem sido uma preocupação constante nas últimas décadas. Atualmente estão em andamento obras e serviços de adequação do espaço urbano e dos edifícios às necessidades de inclusão de toda população, visando eliminar os obstáculos existentes ao acesso.

Símbolo internacional para Acessibilidade

Acessibilidade universal é fornecida no sistema R.I.T. de transporte coletivo de Curitiba

Ônibus municipais com espaço para cadeirantes, em Belo Horizonte, Brasil.

Em outra analise, podemos assim definir:

ACESSIBILIDADE: Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.[6]

MOBILIDADE: *"Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas."*

"A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as

[6] (NBR 9050:2004)

dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas."[7]

Lastimavelmente, em Cachoeira do Sul, ao analisarmos o contexto e os aspectos globais de acessibilidade, se comprova o estado crítico e deplorável para os quais, as pessoas que possuem mobilidade reduzida estão expostas e são obrigadas a conviver, por falta de ações e investimentos de infraestrutura em terminais, paradas, calçadas, falta de Assentos nas Paradas e terminais, falta de sinalização, falta de faixa de pedestre próximo aos terminais e paradas, falta do rebaixamento de meio fio, e pouca disponibilidade de veículos coletivos com rampa de acessibilidade que não chegam a 30% da frota atual que presta o serviço.

Estudos e informações dão conta que cerca de 10% da população dos países em desenvolvimento porta algum tipo de deficiência, segundo a Organização das Nações Unidas.

No Brasil, os dados prestados pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística registram que um contingente de mais de 25 milhões de pessoas, estão nesta situação, ou seja, quase 15% da população.

Estas pessoas, também merecem nossa preocupação e o Poder Público, tem obrigação de garantir o direito de locomoção com autonomia e independência para estes cidadãos.

Uma cidade digna deve ter preocupação com a qualidade de vida de toda a população.

---

[7] (VASCONCELOS, Eduardo A., 1996).

6.8. Qualidade do serviço prestado

Em síntese a qualidade do serviço prestado, analisando todo o sistema, desde as condições de uso, como os serviços prestados é relativamente REGULAR.

Mas avaliando a questão de infraestrutura, acessibilidade e condições de uso, ainda tem muito a desejar.

Merece o sistema receber uma modernização e reformulação completa, desde a forma de concessão, tal como organização, planejamento e fiscalização.

Os usuários aprovam o serviço da Empresa, com algumas ressalvas que devem ser reavaliadas conforme pesquisa de satisfação dos usuários.

6.9. Bilhetagem Eletrônica

A bilhetagem eletrônica propicia um sistema de controle do serviço de transporte público urbano que permite obter informações precisas e tempestivas sobre o número de usuários pagantes, os horários de pico e ociosidade, lotação etc.

O sistema de bilhetagem eletrônica é altamente positivo e aprovado por grande totalidade dos usuários.

Em síntese, a bilhetagem eletrônica é o elemento essencial do controle da Administração Pública sobre o concessionário, no entanto a concedente não fiscaliza e nem opera ou serviço paralelamente.

Sétima parte – *Conclusões Finais*

7.1. Conclusão

No presente trabalho da Comissão, procurou-se estudar e analisar assuntos relativos à questão do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros em nossa cidade, que é prestado pela Empresa Nossa Senhora das Graças. No caso em questão, procuramos conhecer, conferir e avaliar o sistema com um todo, desde a infraestrutura, a legislação, organização e responsabilidades do Poder Público.

Avaliou-se, também, a qualidade dos serviços através de pesquisa de satisfação. Os dados obtidos e tabulados, foram anexados a este relatório, e servem para consultas e informações sobre o grau de satisfação dos usuários em relação à Empresa e para com o serviço total analisado.

A pesquisa serviu para reafirmar o que é de conhecimento público, pois os resultados identificados em alguns parâmetros servem para medir a satisfação dos passageiros, do que eles mais valorizam em relação ao serviço prestado.

Em síntese, dados importantes **a serem mais bem avaliados e revisados**, se fazem necessários de replicar neste fecho final, porque traduzem muito bem, de que forma estes serviços são mensurados pelo usuário:

- Quanto à lotação dos ônibus: **A lotação dos coletivos, é considerada elevada, e a cada 3 usuários de ônibus, 1 reprova a lotação dos coletivos.**

- Preço da passagem: **Consolidam-se as insatisfações dos usuários nestes índices, sobre o alto custo da passagem que se soma a um percentual de 70,75% dos passageiros que declaram achar o preço da passagem de elevado a muito elevado.**

- Precisa diminuir preço da passagem: **Questionados na contraprova da resposta anterior sobre o "Preço da passagem", os usuários foram taxativos, em 76,25% de que é preciso diminuir o preço da passagem.**

- Tempo de espera pelo Transporte: **Registra um percentual de 25,75% dos usuários que reprovam o alto tempo de espera, o que deve ser revisto com algumas mudanças e inclusões de novas linhas;**

- Precisa mais horário: **Um dado realmente que não surpreende, pois é uma das reclamações mais contundentes dos usuários, após o alto custo da tarifa, 74,75% declararam necessidade de um número bem maior de horários nas linhas do transporte.**

- Precisa de mais linhas: **Índice de 71,25% dos usuários comprova que há carências de novas linhas para atender, certamente regiões com mais praticidade ou diretamente.**

Outros dados a seguir, também são importantes **<u>a serem observados com atenção</u>**, pelo prestador do Serviço e Poder Público:

- Precisa de melhoria nas paradas: **Sem dúvida alguma, os registros fotográficos e vistorias dispensadas por este relator,**

comprovam a avaliação estatística da pesquisa. Um percentual de 78,25% declara que os investimentos nas paradas são uma necessidade urgente. Outros 21,75% também concluíram que é bom melhorar as paradas.

- Quanto ao número de Linhas: **53% dos usuários acha bom, o que se pode constatar que o serviço pode ser melhorado;**

- Quanto ao uso do Transporte: **Mais de 40% dos usuários utiliza o transporte para Trabalho e mais de 10% para estudo, o que determina significativa importância o cumprimento dos horários e destinação de horários neste período de ingresso e saída da Jornada de Trabalho e Estudos;**

- Precisa de empresa concorrente: **Resultado da pesquisa mostra que quase totalidade dos usuários deseja ver um Sistema de Transporte Urbano com empresas concorrentes, ainda que o preço da tarifa seja igual. Um percentual de 61% dos usuários opinou que Cachoeira precisa ter empresa concorrente dizendo SIM, e outros 36% concluíram que é BOM, ter outra empresa concorrente. Totalizando assim, um percentual de 97% dos usuários se posicionando FAVORÁVEL a existência de mais um empresa na Cidade e estancando com o sistema de Monopólio.**

Dado importante, é que respeitados os aspectos pontuais de insatisfação, usuários, avaliam **positivamente a empresa**, no seguinte critério:

- Nota de 0 a 10 para Empresa TNSG: **A nota média obtida é de 7,65.**

Nos resultados das pesquisas, tiraram-se boas conclusões, pois o tema, como já frisado merece conviver em constantes aperfeiçoamentos, se adaptando as necessidades e mudanças do usuário. Em resumo, não se pode aceitar um Transporte imobilizado e engessado.

Durante 90 dias, estudamos, investigamos e analisamos os assuntos atinentes ao Transporte Coletivo Urbano.

Este relatório traz um relato básico da funcionalidade do sistema e inclusive da inoperância do Poder Público que através dos servidores e secretários municipais, admitiram a existência da falta de CONTROLE e FISCALIAÇÃO.

Balancetes econômicos e **planilhas de custos do cálculo tarifário,** não foram avaliados tecnicamente, devido às informações já relatadas, pela ausência de contratação de técnico (peritos e auditores) pelos altos custos financeiros.

Por conseguinte, é notório sempre açoitar, que é obrigação do **Poder Executivo** fiscalizar e aplicar sanções quando do não cumprimento dos serviços por ele concedido. Esta obrigação está clara e muito bem transparente a luz da Legislação Federal, Estadual e Municipal.

O que ocorre e se comprova em nosso município, é uma omissão do Poder Executivo acerca da fiscalização da prestação do Serviço de Transporte Urbano.

De outra banda, é obrigação da **Câmara de Vereadores** fiscalizar e cobrar da Administração Municipal melhor prestação dos serviços, bem como o cumprimento da legislação e contratos públicos. É ainda obrigação do parlamento, Legislar da melhor forma possível e com retidão para acompanhar e fiscalizar a prestação do serviço.

Isto posto, resta relatar com propriedade, e separadamente, para que fique claro e de forma conclusiva a nossa posição entre alguns dos principais **Pontos Negativos e Positivos**, aferidos por este relator.

7.2. Principais pontos negativos

Além da série de quesitos pontuais já relatados, assevera-se apontar os problemas mais críticos enfrentados pelos usuários e encontrados nas diligências e visitas realizadas *in loco*:

A. Não há fiscalização permanente e raramente há por parte do Poder Concedente, principalmente nas questões de controle do Sistema em geral, Bilhetagem e Fluxo de Passageiros;

B. Setor de fiscalização não possui profissionais com formação e especialização na área Administrativa compatível com a função, nem Engenheiros de Tráfego e Mecânico;

C. Avaliação do sistema Tarifário está sendo realizada por Diretor da Secretaria Municipal da Fazenda, que é Cargo de Comissão do Governo, que apenas tabula as informações prestadas pela Empresa;

D. Processos de reajustes das Tarifas são amadores e sem profissionalismo qualquer, colocando em dúvida se o mesmo é definido e baseado em critérios TÉCNICOS OU POLÍTICOS;

E. A bilhetagem eletrônica possui equipamento eletrônico que é instalado na Empresa que custa cerca de R$ 1.600,00 que coleta os dados da bilhetagem eletrônica assim que o veículo passa na garagem e que também é possível que equipamento semelhante possa ser utilizado para receber os dados na sede da Administração;

F. Lotação de veículos em horários de picos, entrada e saída de expediente (do horário comercial);

G. Comboios de veículos, sempre no mesmo horário, que poderiam ter um escalonamento de horário entre as linhas no mesmo período de hora, evitando congestionamentos nas paradas e no trânsito.
H. O preço da passagem atual é considerado alto em relação aos trechos compreendidos na maior parte dos itinerários das linhas que são de curta quilometragem;
I. O tempo de espera de linhas aos domingos e feriados é elevadíssimo, além das poucas linhas que funcionam nestes dias;
J. O itinerário das linhas que funcionam aos domingos e feriados é longo e perfazem inúmeros bairros, tornando período de duração do trajeto demorado;
K. Falta de linhas diretas para determinados Bairros da cidade, uma vez que, na grande maioria, o usuário tem que pegar um coletivo que passa em dezenas de Bairros e pontos para poder chegar ao seu destino;
L. Falta de divulgação das linhas com horários e respectivos itinerários, que são quase inexistentes, e tanto a Prefeitura quanto a Empresa, **não publicam um panfleto** sequer com estas informações;
M. No mundo moderno atual, ao acesso a Internet é comum, prático e ágil, no entanto, diferentemente de grandes empresas prestadoras de serviços de transporte urbano em outras cidades, a TNSG, nunca se preocupou em criar um SITE na Internet, com a finalidade de divulgar as linhas com horários e respectivos itinerários e que também serviria para receber reclamações e sugestões;
N. Da mesma forma em que a empresa prestadora não possui Site, a Prefeitura, concedente e regulamentadora do Serviço, tão pouco se preocupa em divulgar em seu site os horários, linhas e itinerários;
O. Da frota de 36 veículos utilizados para o transporte de passageiros no Sistema Convencional, **apenas 9 veículos** possuem elevadores com rampas para cadeirantes, número este considerado pequeno e que não chega a 30% da frota com **Acessibilidade**;

P. A venda de passagens, vales e confecção da carteira de isentos são realizadas em um único ponto de venda da cidade, no PDV – Posto de Vendas, e que poderia haver, no mínimo outro ponto de venda na Zona Norte da cidade;

Q. O único PDV – Posto de Vendas fica situado na Rua Moron, nº 1472, onde não tem sequer uma placa ou banner na fachada, o que não facilita a visualização do local para as pessoas, principalmente para as pessoas novas na cidade;

R. O PDV – Posto de Vendas funciona das 9h às 12h, e das 13h30min até às 17h de segunda a sexta. E nos sábados somente pela manhã, das 9h até às 12h, horário este de atendimento com grande número de reclamações, pois muitas pessoas que trabalham em horário comercial ficam prejudicadas para poder comprar ou carregar créditos;

S. Atendimento telefônico foi considerado por inúmeros usuários como insatisfatório, pois na maioria dos atendimentos, não são prestadas informações que solucionem as necessidades dos passageiros;

T. Falta de telefone com prefixo - 0800, uma vez que facilita as pessoas a buscarem informações de horários e linhas;

U. Falta do cumprimento de diversas Leis Municipais, que seguem anexadas a este relatório (**ANEXO - XII**);

V. Falta de harmonia do Poder Público com o COMTRAN – Conselho Municipal de Trânsito, instituído por Lei Municipal, que possui função de assessoramento acerca de transportes coletivos do município, mas que não é chamado e nem se prontifica a se manifestar no assunto, conforme depoimento do próprio presidente do COMTRAN;

W. Falta de divulgação de horários das Linhas nos ônibus, nas paradas e até mesmo nos terminais, que sequer possuem uma tabela com horários;

X. Infraestruturas das paradas, em grande maioria são precárias, faltando Cobertura, Bancos, Piso, e acessibilidade, bem como em

alguns pontos a estrutura da parada é pequena em relação à demanda;

Y. Divulgação dos itinerários através de placas nos ônibus nem sempre é cumprida;

Z. Não há um regramento e uma organização do Transporte Urbano através de Legislação, prevendo os Direitos e Deveres dos Usuários, tais como da Concedente e da Concessionária;

AA. Mais de 90% dos usuários acham bom que os veículos possuam ar condicionado;

BB. Falta de empresa concorrente é também apontada por grande maioria dos usuários, que julgam importante ter uma empresa concorrente;

CC. Frota de veículos da concessionária não dispõe de nenhum veículo com Motor Ecológico para amenizar a poluição ambiental e também não há veículos movidos com combustíveis menos poluentes;

DD. Outros, já mencionados nos textos.

7.3. Principais pontos positivos

Na esteira da imparcialidade da avaliação, cabe elencar e registrar os pontos positivos encontrados:

A. Segurança dos usuários com o sistema de instalação de Câmeras de Vigilância nos veículos que é monitorada na empresa e que reprime os roubos e assaltos;

B. A frota de veículos cumpre rigorosamente a idade média de uso dos mesmos em conformidade com a Legislação, mantendo uma frota seminova a disposição dos usuários;

C. A empresa TNSG cumpre rigorosamente a Legislação Federal que determina a reserva de acentos na parte dianteira para Idosos, Gestantes, Portadores de Deficiência Física e inclusive destinando um banco especial para pessoas Obesas em seus veículos;
D. A implantação do Cartão Eletrônico (SMARDCARD) por parte da empresa TNSG está definitivamente consagrado no município, e comprovou que a Bilhetagem Eletrônica foi um avanço inovador no Sistema de Transporte Urbano positivamente e aprovado por mais de 90% dos usuários do Sistema de Transporte;
E. Na média geral registrada em Pesquisa, o serviço da TNSG é avaliado em mais de 70%, como Regular a Bom;
F. Limpeza dos veículos é considerada em quase 80%, como Regular a Boa;
G. Atendimento do Cobrador e Motorista são destacáveis como altamente positivo e em mais de 85%, como de Bom a Ótimo;
H. Atendimento ao sinal de Parada dos usuários atinge mais de 95% de aprovação pelos usuários;
I. Os motoristas também são aprovados no quesito de Segurança na condução do ônibus;
J. A empresa possui de fato preocupação com o Meio Ambiente com relação ao descarte de óleos lubrificantes, descarte de pneus velhos e peças velhas, que são devidamente encaminhadas para o seu descarte final por serviço especializado;
K. A concessionária prestadora dos serviços possui seus próprios fiscais de trânsito acompanhando seus horários e itinerários, mas para uso interno que não tem qualquer relação ou prestação de informação para com a Concedente;
L. Empresa é solidária com diversos projetos Sociais da Comunidade.

Oitava parte – *Propostas, Encaminhamentos e Parecer*

8.1. Propostas e Encaminhamentos

Este relator, ao se pronunciar sobre os encaminhamentos e propostas, julga imprescindível que sejam acostadas as proposições pertinentes ao Poder Legislativo (**ANEXO - I**), para que, se aprovadas no relatório, seja imediatamente implementada a sua tramitação.

Por derradeiro, **Propostas e Encaminhamentos** que devem ser encaminhadas pelo **Poder Legislativo**:

1º. Apresentação e aprovação de PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica Municipal que: "**Acresce o inciso XII no §2º do art. 117º. da Lei Orgânica do Município.**" **(Projeto em Anexo I – A.);**

2º. Apresentação e aprovação de PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica Municipal que: "**Dá nova redação ao art. 114. da Lei Orgânica do Município.**" **(Projeto em Anexo I – B.)**

3º. Apresentação e aprovação de PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica Municipal que: "**Altera inciso XVIII do art. 7º. da Lei Orgânica do Município.**" **(Projeto em Anexo I – C.)**

4º. Apresentação e aprovação de PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica Municipal que: “**Dá nova redação ao art. 125. da Lei Orgânica do Município.**” **(Projeto em Anexo I – D.)**

5º. Envio de representação formal em nome do Poder Legislativo Municipal, ao MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL, denunciando as IRREGULARIDADES, e requerendo interposição de AÇÃO CIVIL PÚBLICA contra o Poder Executivo Municipal, visando a **SUSPENÇÃO dos últimos REAJUSTES TARIFÁRIOS** autorizados, sem que haja a devida **Fiscalização** e acompanhamento dos Serviços Concedidos e principalmente da falta de controle de fluxo de passageiros, o que torna os reajustes, atos políticos duvidosos que põe em risco princípios básicos da MORALIDADE, EFICIÊNCIA, ECONOMICIDADE, RAZOABILIDADE E DA PROBIDADE ADMINISTRATIVA. Ou seja, em outras palavras, tem-se uma concessão mediante Lei Autorizativa, que permite que uma determinada empresa vá prestar e explorar o serviço, por quanto anualmente pode pedir REAJUSTE TARIFÁRIO ao Concedente, que vai conceder sem ao menos ter fiscalizado o fluxo de passageiros, não inobstante outros critérios.

6º. Envio de representação formal em nome do Poder Legislativo Municipal, ao MINISTÉRIO PÚBLICO ESTADUAL, requerendo interposição de AÇÃO CIVIL PÚBLICA, denunciando as ILEGALIDADES, cometidas pelo Poder Executivo Municipal quando de sua OMISSÃO na **Fiscalização** da Concessão do Serviço Público de Transporte Urbano por ele concedido, o

qual é réu confesso, segundo depoimento e respostas formais dos órgãos competentes com a total conivência do Excelentíssimo Senhor Prefeito Municipal, Sergio Ghignatti, que também formalmente desobrigou-se de prestar informações por meio de depoimento na Comissão Especial, concordando com o depoimento dos Servidores, Secretários Municipais e Diretor Municipal da Fazenda;

Outras **Propostas e Encaminhamentos** que devem ser encaminhados pelo **Poder Legislativo para os respectivos responsáveis**:

7º. Indicação ao Executivo Municipal: De minuta de Projetos de Lei que Disciplina e Organiza os Serviços de Transportes Coletivos. **(Projeto em Anexo II – A.)**

Obs.: A elaboração e apresentação a Câmara Municipal de Projeto de Lei visando a Organização do Transporte Coletivo Urbano, que tenha por objetivo a organização do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros no município de Cachoeira do Sul é importante e significativa para melhoria do Sistema.

8º. Indicação ao Executivo Municipal: De minuta de Projetos de Lei que Institui Conselho Municipal de Transporte. **(Projeto em Anexo II – B.)**

9º. Indicação ao Executivo Municipal: Criação de um órgão com objetivos de exercer o poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as

concessões e permissões de serviços públicos nos quais o Município figure, por disposição legal ou pactual, como Poder Concedente ou Permitente;

10º. Não renovação do atual contrato de Concessão que vence em 2014;

11º. Preparação e Elaboração de Projeto Básico e/ou Executivo detalhando as reais necessidades do serviço de Transporte a ser prestado visando a preparar e nortear a Licitação do Transporte;

12º. Poder Executivo deve adotar medidas para elaboração de um Plano Diretor do Transporte Coletivo, que servirá de base para a futura licitação do serviço;

13º. Abertura de processo Licitatório no próximo ano de 2013 para o Transporte Coletivo Urbano **CONVENCIONAL**, com base em projeto técnico que vede a continuação de qualquer tipo de monopólio na prestação do serviço, ou seja, dividindo a concorrência em no mínimo **dois lotes de linhas ou mediante realização de Consórcio que deve operar com no mínimo duas empresas**;

14º. Abertura **imediata** de processo Licitatório do Transporte Coletivo Urbano para o sistema **SELETIVO, ou seja, o atual "Mais Rápido", com base na elaboração de estudo técnico, uma vez que tal serviço está operando de forma totalmente irregular, mediante um arranjo jurídico**

“plenamente duvidoso”, baseado superficialmente num contrato de 2003, que tem singelos indícios de favorecimento a atual Concessionária de Transporte urbano.

Em síntese, quer dizer-se que foi a concessão de um “PLUS”, para agregar no faturamento e coibir o ingresso de concorrentes. De outra banda, o Transporte Seletivo, atualmente prestado pela TNSG com a anuência dos Gestores da época e complacência dos atuais, confronta a legislação na seara do direito administrativo, pois resultou de uma manobra magistral, que jamais fora suscitada a sua legalidade.

15º. Manutenção e aprimoramento do sistema de bilhetagem eletrônica com fiscalização rígida;

16º. Criação de regras e obrigações para a utilização de combustíveis com menor grau de emissão de poluentes;

17º. Tornar obrigatório um percentual de uso de motores ecológicos, visando maior preocupação com o meio ambiente;

18º. Tornar obrigatório o uso de veículos em 100% da frota adaptados para as pessoas com restrições de mobilidade;

19º. Conselho Municipal de Transporte;

20º. Criar legislação para tratar da revisão da tarifa;

21º. Fiscalização das Leis que não são cumpridas;

22º. Estudar a implantação da Lei de isenção para idosos a partir de 60 anos;

23º. Normatizar a Bilhetagem Eletrônica por Lei e não mais por Decreto;

24º. Criar parcerias com o Setor de Trânsito e a Empresa prestadora de Serviços para oportunizar a campanha de trânsito com ônibus noturno (Balada Segura) para transporte de motoristas;

25º. Aumentar Linhas aos finais de semana e feriados, bem como, com novos horários;

26º. Organizar melhor os serviços de transportes nos horários de pico de forma escalonada, evitando os comboios;

27º. Criar regras para Empresa implantar um telefone 0800 para atendimento aos usuários;

28º. Melhorar a infraestrutura do trânsito em alguns pontos de fluxo de veículos, motos etc... para que haja respeito comum entre ônibus-pedestres de demais veículos;

29º. LICITAÇÃO É O CAMINHO - Por último, e não menos importante, pelo contrário, mais importante de tudo, o registro final lavrado neste relatório, por este relator assinado e se, conscientemente aprovado pela Comissão e pelos pares, trata-se de uma resposta que o Parlamento pode dar para com o futuro da Sociedade Cachoeirense. Portanto, apresento a proposta de que esta Casa chame para si esta responsabilidade de acabar com esta FARRA DE CONCESSÃO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS em nosso Município, **sem LICITAÇÃO**.

O parlamento, soberano e responsável por seus atos e de seus membros possui em suas mãos a ferramenta capaz de estancar com o MONOPÓLIO DO TRANSPORTE URBANO JÁ!

É indiscutível que o serviço atual carece de melhorias em todos os seus aspectos estruturais, organizacionais e **principalmente de fiscalização**.

O serviço de transporte coletivo urbano é serviço público. Quem concede serviço público é o Município, em nome de sua comunidade. A sociedade e o Município, não devem favor ao prestador do serviço, quem deve é o prestador. Neste caso, a empresa Nossa Senhora das Graças. No entanto, ao que nos parece, nós população **"**somos empregados**"** do Serviço Urbano de Transporte. Somos obrigados a termos o mesmo serviço sempre. Por mais de 6 décadas é o mesmo e as melhorias não cresceram e nem

evoluíram com este sistema monopolista no mesmo ritmo da modernização do sistema.

É muito subjetivo RECOMENDAR aos Governantes que acabem com o monopólio e que abram licitação do serviço. Pode o Prefeito fazer, como não fazer, ou ser conivente aos interesses de um sistema que favorece a uns.

Invoco a soberania desta Casa, para que estes encaminhamentos, ao invés de sugerir, ou seja, indicar, que o Governo atual ou futuro Governo abra Licitação para o Serviço de Concessão de Transporte Urbano, seja objeto de alteração na Lei Orgânica do Município, através da apresentação e aprovação de PELOM (ANEXO I), tornando obrigatória a LICITAÇÃO para o transporte de passageiros no município de Cachoeira do Sul.

30º. A relatoria ainda propõe, o encaminhamento do Relatório completo ao Chefe do Poder Executivo, aos vereadores, à Empresa e ao Ministério Público.

É o RELATÓRIO,

Cachoeira do Sul, 18 de junho de 2012.

Vereador **Relator Leandro Balardin (PSDB)**

8.2. Parecer da Comissão Especial

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
CÂMARA DE VEREADORES DE CACHOEIRA DO SUL
PRINCESA DO JACUÍ - CAPITAL NACIONAL DO ARROZ
PALÁCIO LEGISLATIVO JOÃO NEVES DA FONTOURA

COMISSÃO ESPECIAL DO TRANSPORTE URBANO DE CACHOEIRA DO SUL

Matéria: **Relatório Final da Comissão Especial do Transporte Urbano - 2012**

Autor: **Mesa Diretora**

Relator: **Vereador Leandro Balardin (PSDB)**

I - PARECER:

Trata-se do Relatório Final da Comissão Especial do Transporte Urbano, constituída pelos vereadores Luciano Figueiró; Leandro Balardin; e Marcelo Oliveira; que analisou, investigou e propôs encaminhamentos e proposições acerca da necessidade de

aprimoramento do Transporte Público Coletivo no Município de Cachoeira do Sul.

A Comissão de Especial do Transporte Urbano acata o Relatório do eminente Vereador Relator, e exara parecer **FAVORÁVEL** à aprovação da matéria em exame, por unanimidade dos presentes, com ressalvas do Vereador Marcelo Oliveira.

Aprovado o mesmo. Encaminhe-se à Secretaria da Casa, para cópia aos Parlamentares, ao Executivo e a TNSG, e que o mesmo seja agendado para ser lido e votado em Plenário, conforme disposições Regimentais.

É o Parecer.

Sala das Comissões Henrique Müller, 18 de Junho de 2012.

Vereador **Marcelo de Oliveira**
Componente
Bancada do PP

Vereador **Leandro Balardin**
Relator
Bancada do PSDB

Vereador **Luciano Figueiró**
Presidente
Bancada do PMDB

***Anexo I* – A**

Encaminhamentos no Poder Legislativo

PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município

que: “**Acresce o inciso XII no §2º do art. 117º. da Lei Orgânica do Município**”.

Anexo I **– B**

Encaminhamentos no Poder Legislativo

PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município

que: “**Dá nova redação ao art. 114. da Lei Orgânica do Município**”.

***Anexo I* – C**

Encaminhamentos no Poder Legislativo

PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município

que: "**Altera inciso XVIII do art. 7º. da Lei Orgânica do Município**".

Anexo I – D

Encaminhamentos no Poder Legislativo

PELOM – Projeto de Emenda a Lei Orgânica do Município

que: “**Dá nova redação ao art. 125. da Lei Orgânica do Município**”.

***Anexo II* – A**

Encaminhamentos ao Poder Executivo

INDICAÇÃO – De minuta de Projetos de Lei que Disciplina e Organiza os Serviços de Transportes Coletivos

"Dispõe sobre a organização do Sistema de Transporte Coletivo na cidade de Curitiba, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências."

Texto:

A CÂMARA MUNICIPAL DE CURITIBA, CAPITAL DO ESTADO DO PARANÁ, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS E SUA COMPETÊNCIA

Art. 1º. Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de Curitiba serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º. O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no art. 30, inciso V, da Constituição Federal e no art. 104 da Lei Orgânica do Município.

§ 2º. O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação específica.

Art. 2º. Compete à URBS - Urbanização de Curitiba S.A., a regulação, o gerenciamento, a operação, o planejamento e a fiscalização do Sistema de Transporte coletivo de passageiros do Município de Curitiba - PR, e em acordo com o regulamentado nesta lei, em especial seu artigo 12.

Parágrafo único. Através de instrumento legal próprio, as atribuições da URBS poderão ter abrangência metropolitana.

Art. 3º. VETADO

Parágrafo único. O ente gestor e as concessionárias poderão, no interesse comum e mediante consulta prévia ao Conselho Municipal de Transportes de Curitiba, e desde que

haja equilíbrio econômico e financeiro para mudança de tecnologia do material rodante, ajustar novas obrigações, mediante aditivo contratual, sendo que a frota e a quilometragem das linhas suprimidas serão objeto de remanejamento, obedecidas as proporcionalidades existentes entre as concessionárias conforme as suas áreas preferenciais. (Promulgada pelo Presidente da Câmara Municipal em 24/03/2008)

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 4º. O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de Curitiba fica organizado, dentre outras, sob as seguintes diretrizes:

I - planejamento adequado às alternativas tecnológicas convergentes com o interesse público;

II - planejamento global da cidade, notadamente na área de uso e ocupação do solo e ao sistema viário básico;

III - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

IV - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

V - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

VI - integração com os diferentes modais de transportes e com os municípios da Região Metropolitana de Curitiba;

VII - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VIII - não será concedida permissão de uso de motocicleta como meio de transporte coletivo de passageiros em todo o território do Município de Curitiba;

IX - estímulo à participação do usuário no acompanhamento da prestação dos serviços delegados;

X - transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação da política de mobilidade urbana.

XI - estímulo à produtividade e qualidade através de avaliações de indicadores estabelecidos.

Parágrafo único. A região, cuja densidade demográfica, viabilize a implantação do serviço, será considerada atendida sempre que sua população não esteja sujeita a deslocamento médio superior a 500 (quinhentos) metros.

Art. 5º. No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, a Administração Pública poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica e financeira.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 6º. A Administração Pública poderá delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto no art. 104 da Lei Orgânica do Município de Curitiba:

I - a concessão será outorgada, sempre mediante licitação, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a outorga de permissões, será de caráter excepcional e somente à pessoa jurídica, em condições diferenciadas do Sistema ou linhas objeto de regular concessão, para o teste de novas linhas e modais de transporte, ou em situações emergenciais, sempre por prazo certo, que não poderá ser superior a um ano;

III - a delegação poderá ser realizada sob o regime de parceria público-privada, desde que respeitados procedimento licitatório e as normas gerais nacionais pertinentes e as normas especiais da legislação municipal.

Art. 7º. Os serviços delegados somente poderão ser executados por empresas contratadas pela URBS.

Parágrafo Único - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas de legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, em especial à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo, e ainda o seguinte:

I - No procedimento licitatório de que trata o parágrafo acima, o Poder Público poderá conjugar áreas locais e áreas estruturais para efeitos de outorga da concessão.

II - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicadas, dentre os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e sua alterações, o julgamento combinando a demonstração, pelos licitantes, da melhor técnica e de menos custo quilométrico, visando à busca da menor tarifa possível, mediante fixação de margem de lucratividade, nos termos dessa lei.

Art. 8º. É vedada a subconcessão dos serviços contratados.

Art. 9º. A contratada poderá transferir o contrato e o seu controle societário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência prévia do poder concedente, sob pena de caducidade do contrato.

Parágrafo único. Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a contratação, em especial às exigências de capacidade técnica, idoneidade financeira e regularidade jurídica, fiscal e previdenciária necessárias à assunção do serviço;

II - comprometer-se formalmente a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, subrogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias exigidas.

Art. 10. As empresas contratadas devem cadastrar, na URBS, no prazo de trinta (30) dias, contados do respectivo registro público de empresas, quaisquer alterações societárias.

Art. 11. A contratada deverá operar com imóveis, equipamentos, máquinas, veículos, peças, acessórios, móveis,

garagem e demais instalações, manutenção e pessoal vinculado ao serviço objeto do contrato, com exclusividade.

Parágrafo único. A frota de ônibus a ser operada deverá estar de acordo com as normas estabelecidas pela URBS.

CAPÍTULO IV

DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 12. Na forma do art. 2º da presente lei, constituem atribuições da URBS:

I - fixar itinerários e pontos de parada;

II - fixar horários, freqüência, frota e terminais de cada linha;

III - organizar, programar, controlar e fiscalizar o Sistema;

IV - orçar e gerir receitas e despesas do Sistema;

V - implantar e extinguir linhas e extensões;

VI - contratar as empresas que executarão o serviço de transporte;

VII - gerenciar e controlar o vale transporte, o cartão transporte ou equivalente;

VIII - estabelecer intercâmbio com entidades técnicas;

IX - estabelecer convênios, consórcios, contratos ou acordos para integração com a Região Metropolitana de Curitiba, com o Estado ou individualmente com cada Município, desde que condizentes com a política de integração e de mobilidade urbana estabelecida em lei, respeitando-se a integração já existente, denominada RIT - Rede Integrada de Transportes de Curitiba e Região Metropolitana, quando da entrada em vigor da presente lei. (Promulgada pelo Presidente da Câmara Municipal em 24/03/2008)

X - estabelecer a planilha de custos;

XI - elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários;

XII - cadastrar, controlar e estabelecer normas de pessoal das empresas operadoras;

XIII - vistoriar os ônibus, garagens, instalações e demais

veículos das empresas contratadas;

XIV - fixar e aplicar penalidades;

XV - promover periodicamente auditorias nas empresas contratadas;

XVI - estabelecer as normas de operação;

XVII - implementar medidas efetivas no controle e atualização dos parâmetros da metodologia tarifária, a partir da verificação dos custos, investimentos e outras despesas das contratadas;

XVIII - proceder aos cadastramentos que entender necessários;

XIX - padronizar as características dos ônibus ou outros veículos que venham a fazer parte da frota do Sistema;

XX - estimular o aumento da qualidade e da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

XXI - implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único. Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, a URBS - Urbanização de Curitiba S.A. poderá contratar serviços especializados, mediante prévio procedimento licitatório.

Art. 13. Constitui obrigação dos contratados, concessionários e permissionários, prestar o serviço delegado de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas em lei, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações que lhe forem solicitadas;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões que lhe forem determinados, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas

decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o contratante;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente, nos termos da legislação pertinente;

VII - garantir a segurança e a integridade física dos usuários e trabalhadores do Sistema de Transporte Público de Curitiba, instituindo mecanismos de monitoramento, controle, cumprimento das determinações da URBS, vigilância, logística, tecnologia e cobertura de acidentes pessoais adequados aos custos tarifários;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas;

IX - executar as obras previstas no edital e no contrato respectivo, com a prévia autorização e acompanhamento da URBS;

X - garantir e promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das garagens e demais instalações, equipamentos, sistemas e ônibus com vistas a segurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação de meio ambiente nos termos da legislação pertinente;

Parágrafo único. Na hipótese de deficiências no Sistema, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço poderá ser atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 14. A Administração Pública, através de seu poder regulamentar, com base em estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

§ 1º. Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, nos prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimentos em bens, ressalvada a hipótese disposta nos parágrafos 2º e 3º deste artigo;

II - para a permissão: até 1 (um) ano, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até (três) meses, devidamente justificada pelo Poder Público.

§ 2º. Os prazos da concessão original poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

§ 3º. VETADO

§ 4º. Todos os dados e parâmetros dos respectivos incisos deste artigo serão amplamente divulgados aos usuários, através das páginas da internet da URBS e da Prefeitura e de outros veículos de comunicação.

CAPÍTULO V

DOS CONTRATOS

Art. 15. Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no art. 23 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o critério de fixação do valor da remuneração e as condições de pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações da Administração Pública e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço e da segurança dos mesmos;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o contratada e sua forma de aplicação;

X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIV - a obrigação da contratada de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ela assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 16. Incumbe à contratada a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, à Administração Pública, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º. Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o caput deste artigo, a contratada poderá contratar com terceiros a execução de atividades, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º. Os contratos celebrados entre a contratada e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e a Administração Pública.

§ 3º. A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES E EXTINÇÃO CONTRATUAIS

Art. 17. Extingue-se o contrato nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência da contratada, sua extinção, ou, a critério exclusivo da URBS, abertura de processo de recuperação.

§ 1º. Extinto o contrato, retornam à Administração Pública todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos à contratada, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º. Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18. Às contratadas não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário.

Parágrafo único. Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como, o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, a Administração Pública poderá intervir na operação do serviço.

Art. 19. Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - a reiterada inobservância dos dispositivos contidos na regulamentação do serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinado, salvo por motivo de força maior;

II - o não atendimento de notificação expedida pela Administração Pública para retirar de circulação veículo considerado em condições inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento da legislação, de modo a

comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - o descumprimento pela contratada de suas obrigações tributárias, previdenciárias e trabalhistas;

V - a ocorrência de irregularidades contábeis, fiscais e administrativas, que possam interferir na execução dos serviços prestados;

VI - a ocorrência de fatos e situações que violem os direitos dos usuários;

VII - a falta de controle interno, produzindo entre outras irregularidades a evasão de receita.

Art. 20. Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei Federal nº 8.987, de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - intervenção, no caso de concessão;

V - rescisão do contrato.

Art. 21. A execução de qualquer serviço de transporte de passageiros, sem a devida delegação ou autorização da URBS, tipifica ato ilegal e clandestino, sujeitando seu autor às sanções regulamentadas pela Administração Pública.

Art. 22. Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 180 (cento e oitenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a Administração Pública, coordenará a intervenção.

Art. 23. No período de intervenção, a Administração Pública assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a contratada utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as

oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 24. Cessada a intervenção, se não for extinta o contrato, a administração do serviço será devolvida à contratada, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO VII

DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DAS CONTRATADAS

Art. 25. Os serviços de transporte coletivo deverão ter suas receitas compatíveis com o seu equilíbrio econômico-financeiro, necessárias para manutenção do Sistema e garantam os padrões de qualidade exigidos pela URBS.

Parágrafo único. O Sistema, que tem como receita básica a tarifa cobrada, poderá receber aportes financeiros para assegurar sua modicidade.

Art. 26. A Administração Pública fixará a tarifa, com base em planilha de custos e resultados do Sistema, precedida de proposta da URBS.

Art. 27. VETADO

Parágrafo único. No caso de receita pública e remuneração por quilômetro rodado, a URBS estabelecerá o modo e a forma de recolhimento das quantias arrecadas pelas empresas contratadas, bem como o sistema de conferência, controle e fiscalização da arrecadação, sendo toda receita arrecadada depositada em um fundo municipal de transporte, assegurado o repasse às operadoras em um prazo máximo de 10 (dez) dias.

Art. 28. A planilha de custos utilizada para remuneração das contratadas, será estabelecida em edital licitatório, cuja estrutura paramétrica deverá considerar no mínimo os seguintes itens:

I - custos dependentes: custos decorrentes da movimentação dos ônibus com combustível, lubrificantes, rodagem, peças, acessórios e serviços de terceiros relativos à manutenção;

II - custos de pessoal de operação: motoristas, cobradores, porteiros, vigilantes, controladores de tráfego, pessoal de manutenção, pessoal de limpeza e auxiliares de operação e demais funções pertinentes, bem como encargos sociais, benefícios e uniformes;

III - custos de administração: despesas administrativas e o pessoal administrativo;

IV - custos de depreciação: ônibus, instalações e equipamentos;

V - rentabilidade justa do serviço prestado;

VI - custos tributários.

Art. 29. As isenções e as reduções tarifárias de procedência municipal serão objeto de legislação específica, com clareza na indicação dos recursos, como forma de compensação dos respectivos custos.

Art. 30. Os serviços eventuais requisitados pela URBS serão remunerados de acordo com seus custos.

CAPÍTULO VIII
DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE

Art. 31. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação do serviço público de transporte coletivo deverá ser assegurada através da criação do Conselho Municipal de Transporte, cujo funcionamento será fixado na forma da Lei Federal nº 8987 de 1995, a quem compete em especial:

I - promover a participação da comunidade na formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;

II - elaborar proposições acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal para análise pelo Poder Executivo;

III - participar, como órgão consultivo, da formação de decisões relevantes acerca de políticas regulatórias de transporte coletivo urbano municipal;

IV - aproximar as diversas classes de usuários do serviço público de transporte coletivo urbano do Poder Concedente e dos prestadores do serviço;

V - fornecer informações aos Poderes Públicos acerca da situação da prestação dos serviços de transporte coletivo urbano, ampliando o seu universo de elementos para fins de controle.

Parágrafo único - A composição do Conselho Municipal de Transporte será regulamentado por ato do Poder Executivo

com integrantes dos seguintes segmentos, assegurada a composição mínima:

I - do Poder Executivo Municipal;

II - do Poder Legislativo Municipal;

III - das Empresas Contratadas;

IV - dos Empregados das Contratadas;

V - dos Usuários do Transporte Coletivo;

VI - do Órgão Gerenciador;

VII - do Órgão de Planejamento do Município;

VIII - de Entidades de Ensino Superior;

IX - do Governo do Estado do Paraná;

X - dos Municípios da Região Metropolitana;

XI - do Órgão de Gerenciamento de Trânsito.

CAPÍTULO IX
DOS DIREITOS E DEVERES DOS USUÁRIOS

Art. 32. São direitos do usuário do transporte coletivo:

I - receber o serviço adequado;

II - ser conduzido com segurança e urbanidade;

III - ser tratado com respeito pelas contratadas, através de seus prepostos e funcionários, bem como pelos funcionários da URBS;

IV - ter o preço das tarifas compatíveis com a qualidade dos serviços;

V - ser transportado em ônibus ou outro modal em boas condições de manutenção e limpeza;

VI - utilizar o transporte coletivo dentro dos horários fixados pela URBS;

VII - ter prioridade por ocasião do planejamento do sistema de tráfego nas vias públicas sobre o transporte individual, por meio de canaletas ou faixas exclusivas aos ônibus;

VIII - ter serviço a sua disposição no mínimo, em média, a 500 metros do respectivo local de origem.

Art. 33. São deveres do usuário:

I - contribuir para manter em boas condições os equipamentos urbanos e o ônibus através dos quais lhes são prestados os serviços;

II - portar-se de modo adequado, respeitando os demais usuários, fiscais e operadores;

III - pagar a tarifa devida corretamente;

IV - identificar-se quando usuário isento, conforme legislação vigente;

V - contribuir, informando à URBS e ou órgão de segurança quaisquer atos dos operadores que venham em prejuízo à sustentabilidade do Sistema, bem como quaisquer atos de vandalismo que possam causar prejuízos ao Sistema de Transporte;

VI - apresentar o cartão transporte ou outro comprovante de passagem à fiscalização da URBS, quando solicitado.

Art. 34. Para garantir o conforto e a segurança do Sistema, as linhas do transporte coletivo serão dimensionadas, admitindo-se passageiros em pé, até o limite de 6 (seis) por metro quadrado.

Art. 35. O Município manterá serviço de atendimento aos usuários para reclamações, sugestões e informações, objetivando e melhoria e o aperfeiçoamento do Sistema de Transporte.

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 36. Compete à Administração Pública editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei, no prazo de até 90 (noventa) dias.

Art. 37. As atuais empresas contratadas continuarão executando os serviços contratados, com base nos Termos de Outorga de Permissão vigentes, mantidas todas as disposições e determinações ajustadas, com base na legislação em vigor no momento da emissão dos termos de outorga, até o advento de nova contratação.

Art. 38. O edital de licitação estabelecerá que as novas empresas contratadas deverão manter no seu quadro funcional

todos os trabalhadores já vinculados ao Sistema de Transporte Coletivo, preservando os direitos adquiridos que integram o patrimônio jurídico trabalhista dos mesmos.

Art. 39. As atuais isenções tarifárias continuarão vigendo até a aprovação de novas legislações específicas.

Art. 40. Eventual indenização às atuais contratadas será feita pela URBS na forma do disposto pelos parágrafos 3º a 6º do art. 42 da Lei 8987, de 13 de fevereiro de 1995, com a nova redação que lhe foi dada pelo art. 58 da Lei 11445, de 05 de janeiro de 2007.

Art. 41. VETADO

Art. 42. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO 29 DE MARÇO, em 17 de janeiro de 2008.

Carlos Alberto Richa
PREFEITO MUNICIPAL

LEI Nº 13.241, 12 DE DEZEMBRO DE 2001

(Projeto de Lei nº 539/2001, do Executivo)

Dispõe sobre a organização dos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo, autoriza o Poder Público a delegar a sua execução, e dá outras providências.

MARTA SUPLICY, Prefeita do Município de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, faz saber que a Câmara Municipal, em sessão de 05 de dezembro de 2001, decretou e eu promulgo a seguinte lei:

CAPÍTULO I

DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º - Os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros na Cidade de São Paulo serão prestados sob os regimes público e privado.

§ 1º - O Transporte Coletivo Público de Passageiros é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Município, conforme disposto no artigo 30, inciso V, da Constituição Federal e no artigo 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

§ 2º - O Transporte Coletivo Privado, destinado ao atendimento de segmento específico e pré-determinado da população, inclusive de escolares e de fretamento, está sujeito à regulamentação e à prévia autorização do Poder Público, conforme disposto no artigo 179, inciso II, da Lei Orgânica do Município de São Paulo.

CAPÍTULO II

DA ORGANIZAÇÃO DO TRANSPORTE COLETIVO

PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 2º - O Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo fica organizado da seguinte forma, respeitados o Plano Diretor da Cidade e a Lei Orgânica do Município:

I - Sistema Integrado composto por:

a) Subsistema Estrutural: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas elevadas e integram as diversas regiões da cidade;

b) Subsistema Local: conjunto de linhas de Transporte Coletivo Público de Passageiros que atendem a demandas internas de uma mesma região e alimentam o Subsistema Estrutural.

II - Serviços Complementares: serviços de Transporte Público de caráter especial, com tarifa diferenciada, que serão prestados por operadores ou terceiros, de acordo com as disposições regulamentares editadas pela Secretaria Municipal de Transportes:

a) no caso dos serviços complementares serem oferecidos aos mesmos usuários do Sistema Integrado, esta oferta será limitada a um percentual definido por decreto editado pelo Poder Público;

b) o prestador de serviço complementar deve aportar ao Poder Público um valor igual à remuneração fixada para o subsistema local por passageiro transportado.

Parágrafo único - As linhas metroviárias e ferroviárias metropolitanas são funcionalmente consideradas como parte do Subsistema Estrutural.

Art. 3º - Para a consecução das competências previstas no artigo 172 da Lei Orgânica do Município, o Poder Público deverá observar as seguintes diretrizes:

I - planejar o funcionamento do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, com a finalidade de evitar a concorrência entre os regimes de prestação do serviço;

II - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;

III - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, conforto, regularidade, segurança, continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

IV - prioridade do transporte coletivo sobre o individual;

V - integração com os diferentes meios de transportes, em especial com o metrô e com as ferrovias metropolitanas;

VI - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos padrões de emissão de poluentes;

VII - descentralização da gestão dos serviços delegados;

VIII - estímulo à participação do usuário na fiscalização da prestação dos serviços delegados;

IX - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade definidas no Plano Diretor, de acordo com o artigo 174 da Lei Orgânica do Município de São Paulo e, no que couber, quanto ao Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Art. 4º - No exercício das competências relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Público poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos legais com entes públicos ou privados, visando à cooperação técnica.

CAPÍTULO III

DO REGIME JURÍDICO DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO

DE TRANSPORTE COLETIVO PÚBLICO DE PASSAGEIROS

Art. 5º - Para os efeitos desta lei, consideram-se:

I - Poder Público: a Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes;

II - objeto da concessão: delegação da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, dentro dos limites do Município, que será condicionada a investimentos em bens reversíveis;

III - objeto da permissão: delegação, a título precário, da prestação e exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no Subsistema Local, nos limites do Município;

IV - operador do serviço: pessoas físicas ou jurídicas, inclusive consórcio de empresas, a quem for delegada a execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

V - poder concedente e permitente: Poder Público;

VI - tarifa: preço público fixado pelo Poder Público, a ser pago pelo usuário pela utilização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros;

VII - remuneração dos operadores: valor a ser pago aos operadores e definido em procedimento licitatório.

Art. 6º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, por meio de concessão ou permissão, a prestação e a exploração do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, no todo ou em parte, conforme disposto nos artigos 128 e 172 da Lei Orgânica do Município de São Paulo:

I - a concessão será outorgada à pessoa jurídica ou consórcio de empresas brasileiras, constituído para o procedimento licitatório;

II - a permissão, a título precário, será outorgada a pessoa física ou jurídica.

§ 1º - O disposto no "caput" deste artigo, respeitados os contratos firmados, não impede o Poder Público de utilizar outras formas ou instrumentos jurídicos para transferir a terceiros a operação direta do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do § 1º do artigo 128 da Lei Orgânica do Município, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

§ 2º - Em caráter emergencial e a título precário, o Poder Público poderá utilizar outros instrumentos jurídicos para transferir a operação do serviço, objeto do "caput" deste artigo, até que seja possível o restabelecimento da normalidade de sua execução.

Art. 7º - Fica o Poder Público autorizado a delegar a terceiros, operadores ou não, individualmente ou em consórcio, sob o regime de concessão, a exploração dos bens públicos vinculados ao Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros do Município, mediante prévio procedimento licitatório.

Parágrafo único - O disposto no "caput" deste artigo não impede o Poder Executivo de conceder o uso de próprios municipais para serem utilizados pelo operador diretamente na exploração do serviço concedido ou em empreendimentos associados, de acordo com as condições que serão definidas no edital e no contrato.

Art. 8º - Constituem atribuições do Poder Público:

I - planejar os serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

II - autorizar e regular todas as linhas ou trechos de linha dos Serviços de Transporte Coletivo Urbano, terminais e paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador, disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município, especialmente quanto ao Sistema Integrado;

III - regulamentar o Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, observando-se as seguintes diretrizes:

a) cumprir e fazer cumprir as disposições que regem o Serviço, bem como as cláusulas do contrato;

b) fiscalizar e controlar permanentemente a prestação do serviço;

c) aplicar as penalidades legais, regulamentares e contratuais;

d) intervir na concessão, nos casos e condições previstos na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

e) extinguir a concessão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

f) revogar e extinguir a permissão, nos casos previstos nesta lei e nos contratos;

g) homologar reajustes e proceder à revisão das tarifas, mediante as normas pertinentes e os contratos;

h) zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança, rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;

i) receber, apurar e solucionar denúncias e reclamações dos usuários, que serão cientificados das providências tomadas;

j) estimular o aumento da produtividade dos serviços e da preservação do meio ambiente;

l) implantar mecanismos permanentes de informação sobre os serviços prestados para facilitar o seu acesso aos usuários.

Parágrafo único - Para o exercício das atribuições dispostas neste artigo, o Poder Público poderá contratar serviços especializados de empresas de engenharia e de arquitetura consultivas, mediante prévio procedimento licitatório, nos termos do artigo 128 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, aplicando-se as regras previstas nesta lei e as demais disposições legais federais e municipais pertinentes.

Art. 9° - Constitui obrigação dos operadores prestar o serviço delegado, de forma adequada à plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subseqüentes, nos regulamentos, editais e contratos, e em especial:

I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;

II - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinados pelo Poder Público, de modo a possibilitar a fiscalização pública;

III - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;

IV - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;

V - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas regulamentares ou gerais pertinentes;

VI - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas, com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;

VII - executar as obras previstas no edital e no contrato de concessão, com a prévia autorização e acompanhamento do Poder Executivo;

VIII - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pelo Poder Executivo;

IX - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;

X - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e trabalhistas.

Parágrafo único - Na hipótese de deficiências no Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, decorrentes de caso fortuito ou força maior, a prestação do serviço será atribuída a outros operadores, que responderão por sua continuidade, na forma estabelecida em decreto.

Art. 10 - As concessões e permissões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.

§ 1º - No procedimento licitatório de que trata o "caput", o Poder Público poderá conjugar uma área local e uma área estrutural para efeitos de outorga da concessão.

§ 2º - No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo 15 da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e suas alterações.

Art. 11 - Decreto elaborado pelo Poder Executivo, com base em prévios estudos técnicos e econômicos, determinará em especial:

I - o prazo de concessão e de permissão, bem como sua possibilidade de prorrogação, obedecidos os prazos máximos fixados nesta lei;

II - a região ou área, a modalidade e forma de prestação dos serviços a que se refere cada contrato de concessão ou de permissão;

III - as características básicas da infra-estrutura, dos equipamentos e dos veículos mais adequados para a execução do objeto de cada contrato;

IV - a possibilidade ou a obrigação de investimentos do operador em obras públicas;

V - o ônus da delegação, quando existente;

VI - as formas de remuneração do serviço.

Art. 12 - A concessão ou permissão de que trata o artigo 6º desta lei implicará, automaticamente, na vinculação ao serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que sejam.

Art. 13 - Os contratos para a execução dos serviços de que trata esta lei, regulam-se pelas cláusulas e pelos preceitos de direito público, aplicando-se-lhes, supletivamente, os princípios da Teoria Geral dos Contratos e as disposições de direito privado.

Parágrafo único - Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressas em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os termos da licitação e das propostas a

que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23 da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:

I - o objeto, seus elementos característicos, e prazos da concessão;

II - o regime de execução ou a forma de fornecimento;

III - o valor da remuneração e as condições de pagamento, os critérios, a data-base e periodicidade do reajustamento de preços, os critérios de atualização monetária entre a data do adimplemento das obrigações e a do efetivo pagamento;

IV - os direitos, garantias e obrigações do Poder Público e dos operadores, em relação a alterações e expansões a serem realizadas no futuro, para garantir a continuidade da prestação do serviço;

V - os direitos dos usuários, notadamente aqueles referentes à qualidade do serviço;

VI - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;

VII - as garantias oferecidas para assegurar sua plena execução, quando exigidas;

VIII - o crédito pelo qual correrá a despesa, com a indicação da classificação funcional programática e da categoria econômica;

IX - as penalidades contratuais e administrativas a que se sujeita o operador e sua forma de aplicação;

X - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem necessários;

XI - os bens reversíveis;

XII - os casos de rescisão;

XIII - a legislação aplicável à execução do contrato e especialmente aos casos omissos;

XIV - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação.

Art. 14 - Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa responsabilidade.

§ 1º - Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço concedido, bem como a implementação de projetos associados.

§ 2º - Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder Público.

§ 3º - A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas estabelecidas em decreto.

Art. 15 - É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 16 - A operadora poderá transferir a concessão e o controle acionário, bem como realizar fusões, incorporações e cisões, desde que com a anuência do Poder Público, sob pena de caducidade da concessão.

Parágrafo único - Para fins da anuência de que trata o "caput" deste artigo, o pretendente deverá:

I - atender integralmente às exigências estabelecidas no procedimento licitatório que precedeu a concessão;

II - comprometer-se a cumprir todas as cláusulas do contrato em vigor, sub-rogando-se em todos os direitos e obrigações do cedente e prestando todas as garantias necessárias.

Art. 17 - Extingue-se a concessão nos seguintes casos:

I - advento do termo do contrato;

II - encampação;

III - caducidade;

IV - rescisão;

V - anulação;

VI - falência ou extinção da empresa concessionária e falecimento ou incapacidade do titular, no caso de empresa individual.

§ 1º - Extinta a concessão, retornam ao poder concedente todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao concessionário, conforme previsto no edital e estabelecido no contrato.

§ 2º - Extinta a concessão, haverá a imediata assunção do serviço pelo poder concedente, procedendo-se levantamentos, avaliações e liquidações necessárias.

§ 3º - Nos casos previstos nos incisos I e II deste artigo, o poder concedente, antecipando-se à extinção da concessão, procederá aos levantamentos e avaliações necessários à determinação dos montantes da indenização que será devida à concessionária, na forma dos artigos 36 e 37 da Lei nº 8.987/95.

§ 4º - Não são considerados bens reversíveis para efeito desta lei:

I - os veículos e frota de ônibus;

II - a garagem;

III - instalações e equipamentos de garagem.

Art. 18 - A inexecução total ou parcial do contrato de concessão, decorrente de dolo ou culpa, comprovados em regular processo administrativo, acarretará, a critério do Poder Público, a aplicação das penalidades contratuais, respeitadas as normas convencionadas entre as partes.

§ 1º - A inexecução dos investimentos em bens reversíveis, nos devidos prazos contratuais, conforme disposto no inciso I do artigo 21, ensejará, como penalidade, a critério do Poder Público, a redução do período de vigência do contrato para 10 (dez) anos ou de seu valor de remuneração, reconhecidos os investimentos efetivamente realizados até então.

§ 2º - Após notificação à empresa operadora, será concedido a esta o direito à ampla defesa e ao contraditório.

Art. 19 - A permissão será revogada:

I - pela inexecução total ou parcial do contrato, que pode ensejar, a critério do Poder Público, a aplicação de sanções contratuais;

II - por razões de interesse público, obedecida a análise de conveniência e oportunidade do Poder Público.

Art. 20 - A permissão será extinta pelo advento do termo final previsto no contrato.

Art. 21 - Os prazos de duração dos contratos mencionados nesta lei serão os seguintes:

I - para a concessão: 15 (quinze) anos, contados da data da assinatura do contrato, incluindo-se eventuais prorrogações devidamente justificadas pelo Poder Público, desde que plenamente cumpridos, no prazos contratuais, os respectivos compromissos de investimento em bens reversíveis, ressalvada a hipótese disposta no parágrafo único deste artigo;

II - para a permissão: até 7 (sete) anos, contados da assinatura do contrato, com possibilidade de prorrogação por até 3 (três) anos, devidamente justificada pelo Poder Público.

Parágrafo único - Os prazos da concessão poderão ser fixados em até 25 (vinte e cinco) anos, contados da data da assinatura do contrato, nos casos de elevados investimentos em bens reversíveis.

Art. 22 - Aos operadores não serão permitidas ameaças de interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, que deverá estar permanentemente à disposição do usuário, conforme preceitua o artigo 177 da Lei Orgânica do Município.

Parágrafo único - Para assegurar a adequada prestação do serviço ou para sanar deficiência grave na respectiva prestação, bem como o fiel cumprimento das normas contratuais, regulamentares e legais pertinentes, o Poder Público poderá intervir na operação do serviço.

Art. 23 - Considera-se deficiência grave na prestação do serviço para efeito desta lei:

I - reiterada inobservância dos dispositivos contidos no Regulamento do Serviço, tais como os concernentes ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;

II - não atendimento de intimação expedida pelo Poder Público no sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;

III - o descumprimento, por culpa de empresa contratada, devidamente comprovada em processo administrativo, da legislação trabalhista, de modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;

IV - a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;

V - redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas.

Art. 24 - Do ato da intervenção deverá constar:

I - os motivos da intervenção e sua necessidade;

II - o prazo de intervenção será de, no máximo, 6 (seis) meses, podendo ser, excepcionalmente, prorrogado por 60 (sessenta) dias;

III - as instruções e regras que orientarão a intervenção;

IV - o nome do interventor que, representando a Municipalidade, coordenará a intervenção.

Art. 25 - No período de intervenção, a Municipalidade assumirá, total ou parcialmente, o serviço, passando a controlar os meios materiais e humanos que a operadora utiliza, assim entendidos o pessoal, os veículos, as garagens, as oficinas, e todos os demais meios empregados, necessários à operação.

Art. 26 - Cessada a intervenção, se não for extinta a concessão, a administração do serviço será devolvida à operadora, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante a sua gestão.

CAPÍTULO IV

DA TARIFA E DA REMUNERAÇÃO DOS OPERADORES PELA DELEGAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE DO SISTEMA INTEGRADO

Art. 27 - As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo, obedecido o disposto no artigo 178 da Lei Orgânica do Município.

§ 1º - Para determinar o valor da tarifa, o Poder Executivo deverá observar a somatória da arrecadação das receitas tarifárias e extratarifárias não previstas no edital de licitação e auferidas em função da delegação de atividades conexas aos serviços de transporte por terceiros, operadores ou não.

§ 2o - O valor fixado para a tarifa deverá suportar os seguintes custos:

a) remuneração dos operadores;

b) despesas de comercialização;

c) gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

d) fiscalização e planejamento operacional.

§ 3º - Os valores para custeio das atividades previstas nas alíneas "c" e "d" do parágrafo 2º deste artigo corresponderão a, no máximo, 3,5% (três e meio por cento) das respectivas receitas totais.

§ 4º - As dispensas ou reduções tarifárias de qualquer natureza, além daquelas já vigentes na data da promulgação desta lei, deverão dispor de fontes específicas de recursos.

Art. 28 - O operador do Sistema Integrado será remunerado com base no número de passageiros, atendidos os padrões de qualidade do serviço, definidos pelo Poder Público em decreto, e as regras estabelecidas no edital de licitação.

§ 1º - Os valores máximos de remuneração, estabelecidos no edital de licitação, serão proporcionais ao volume de investimentos em bens reversíveis determinados pelo Poder Público.

§ 2º - A remuneração deverá sofrer reajuste, periodicamente, obedecendo às condições e aos prazos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, com a finalidade de proceder a atualização de sua expressão numérica, e ocorrerá nos seguintes termos:

a) a periodicidade de realização do reajuste será a menor prevista em lei;

b) o critério para a fixação do valor do reajuste levará em conta o índice de preço que melhor reflita a variação econômica dos insumos próprios do setor.

§ 3º - O Poder Público poderá prever em favor do operador, no edital de licitação, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares ou acessórias, com ou sem exclusividade, com vistas a determinar o valor da remuneração.

§ 4º - As fontes de receita previstas no § 3º deste artigo serão obrigatoriamente consideradas para a aferição do inicial equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§ 5º - Os contratos deverão prever mecanismos de revisão da remuneração, a fim de manter-se o equilíbrio econômico-financeiro, na ocorrência das seguintes situações: fatos supervenientes; fatos conjunturais não previstos na ocasião da realização da licitação e da celebração dos contratos.

CAPÍTULO V

DA GESTÃO DESCENTRALIZADA DO SISTEMA

DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO DE PASSAGEIROS

Art. 29 - Sem prejuízo das demais atribuições expressas previstas no seu estatuto social, compete à São Paulo Transporte S.A, no tocante ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros:

I - elaborar estudos para a realização do planejamento do Sistema;

II - executar a fiscalização da prestação dos serviços;

III - gerenciar o Sistema de acordo com as diretrizes e políticas estabelecidas pela Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Para executar as atribuições dispostas neste artigo, a São Paulo Transporte S.A. será contratada pelo Poder Público.

Art. 30 - Para a regulação do Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, o Poder Público deverá instituir, mediante lei específica, órgão regulador vinculado orçamentária e administrativamente à Secretaria Municipal de Transportes.

Parágrafo único - Em cada região do Subsistema Local haverá representação de usuários, relativa aos serviços do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, a ser regulamentada em decreto.

Art. 31 - Para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para:

I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares;

II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema;

III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento.

Art. 32 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação Tecnológica de Trânsito e Transportes do Município de São Paulo, com o objetivo de:

I - identificar tecnologias aplicáveis e de interesse para o trânsito e os transportes do Município, tanto entre aquelas já utilizadas operacionalmente, como aquelas em desenvolvimento;

II - identificar, desenvolver e capacitar parceiros potenciais para os projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

III - estabelecer parcerias em projetos de desenvolvimento tecnológico e de cooperação técnica;

IV - identificar fontes de recursos para financiamento do Programa ora instituído, além daquelas específicas do próprio Sistema de Transportes;

V - implementar formas de fomento, inclusive mediante licitações, para delegação dos serviços de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros;

VI - contribuir para as pesquisas científico-tecnológicas nacionais e para a retomada do desenvolvimento industrial brasileiro.

Parágrafo único - Na regulamentação do Programa ora instituído, o Poder Executivo deverá, entre outros aspectos:

I - definir os campos a serem objeto de desenvolvimento tecnológico;

II - estabelecer o modelo técnico, comercial e financeiro a ser adotado.

Art. 33 - Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes, o Programa de Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional dos Trabalhadores do Sistema de Transporte Coletivo Urbano, com o objetivo de:

I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do serviço de transporte, a partir de alterações da implementação do Sistema instituído por esta lei, bem como inovações tecnológicas;

II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de serviço público de qualidade e a educação de trânsito e transporte;

III - aperfeiçoar, treinar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização, manutenção e administração.

CAPÍTULO VI

DAS PENALIDADES

Art. 34 - A execução de qualquer tipo de serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, sem a correspondente delegação ou autorização do Poder Público, fundada nesta lei e demais normas complementares, será considerada ilegal e caracterizada como clandestina, sujeitando os infratores às seguintes sanções:

I - imediata apreensão dos veículos;

II - multa no valor de R$ 3.400,00 (três mil e quatrocentos reais);

III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pelo Poder Público, nos termos da normatização pertinente.

§ 1º - Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II deste artigo será devida em dobro.

§ 2º - Fica o Poder Público autorizado a reter o veículo até o pagamento integral de todas as quantias devidas pelo infrator.

§ 3º - O valor da multa, prevista no inciso II deste artigo, será atualizado periodicamente, nos termos da legislação municipal pertinente.

§ 4º - A prestação do serviço de transporte coletivo de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de São Paulo e sem a sua devida autorização, estará sujeita às sanções previstas neste artigo.

Art. 35 - Pelo não cumprimento das disposições constantes desta lei e das demais normas legais aplicáveis, bem como do contrato, observado o disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, serão aplicadas aos operadores do Sistema, as seguintes sanções:

I - advertência escrita;

II - multa contratual;

III - apreensão do veículo;

IV - afastamento de funcionários;

V - intervenção, no caso de concessão;

VI - rescisão do contrato;

VII - declaração de caducidade da concessão.

Parágrafo único - A aplicação das penalidades previstas neste artigo será disciplinada por ato do Executivo e constará do edital de licitação e do contrato.

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 36 - Compete ao Poder Público editar os instrumentos normativos necessários à regulamentação desta lei.

Art. 37 - Com a finalidade de implantar novo modelo de organização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, fica o Poder Público autorizado a rescindir, total ou

parcialmente, o contrato de concessão firmado com a São Paulo Transporte S.A, com vigência até 30 de outubro de 2007, para prestar e explorar com exclusividade o Serviço Público de Transporte Coletivo de Passageiros no Município de São Paulo, revertendo-se os bens vinculados ao serviço.

Art. 38 - Durante a implantação do novo modelo de organização do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e até sua conclusão, a São Paulo Transporte S.A. continuará prestando seus serviços, executando as atribuições estabelecidas no seu estatuto social, bem como aquelas que lhe forem fixadas no contrato de prestação de serviço firmado com a Secretaria Municipal de Transportes.

Art. 39 - Ficará a cargo da São Paulo Transporte S.A, com a participação de representantes dos concessionários, a gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, prevista no artigo 31 desta lei, até a criação da pessoa jurídica mencionada no referido dispositivo.

Parágrafo único - A São Paulo Transporte S.A. manterá contas bancárias específicas, destinadas exclusivamente à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros.

Art. 40 - Até que seja instituído o órgão regulador mencionado no artigo 30 desta lei, a Secretaria Municipal de Transportes executará as atribuições descritas no mesmo dispositivo.

Art. 41 - As atuais empresas operadoras continuarão executando os serviços contratados, com base nos contratos de prestação de serviços vigentes, até o advento final de seus prazos contratuais.

Art. 42 - Os novos operadores deverão ter como prioridade na contratação de sua mão-de-obra os cobradores e motoristas hoje empregados no Sistema, conforme as condições que serão estabelecidas no instrumento convocatório de cada licitação.

Art. 43 - A fim de atender os ditames do inciso V do artigo 3º, o Poder Público incluirá nas delegações previstas no artigo 6º, a frota pública de troleibus.

Art. 44 - Por ocasião da implantação do Sistema Integrado, previsto nesta lei, serão selecionados, inicialmente, em procedimento licitatório próprio e específico, 4.984 (quatro mil, novecentas e oitenta e quatro) pessoas físicas, operadores individuais, proprietários ou beneficiários únicos de arrendamento mercantil de veículos de transporte coletivo de passageiros, organizados ou não em cooperativas, nas delegações para a Operação no Subsistema Local.

I - Nas delegações, de que trata o "caput" deste artigo, para operação no Subsistema Local serão selecionados 942 (novecentos e quarenta e dois) operadores individuais para a prestação do serviço por meio de ônibus ou microônibus.

II - Nos termos do "caput" deste artigo, é autorizada a co-propriedade do veículo de transporte coletivo de passageiros.

III - Na hipótese do inciso anterior, é vedado ao co-proprietário a co-propriedade de mais de um veículo de transporte coletivo de passageiros, e somente um dos dois proprietários será selecionado e credenciado para a prestação do serviço.

IV - Ao operador individual selecionado e credenciado é facultada a indicação de um único segundo motorista auxiliar, que não poderá ser credenciado para mais de um veículo simultaneamente, para a prestação do serviço.

Parágrafo único - O número das delegações disposto neste artigo estará limitado a 6000 (seis mil).

Art. 45 - As despesas decorrentes desta lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 46 - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário, em especial as Leis nºs 11.037, de 25 de julho de 1991; 12.328, de 24 de abril de 1997; 12.893, de 28 de outubro de 1999; 10.950, de 24 de janeiro de 1991; os incisos III e IV do artigo 2º da Lei n.º 11.851, de 10 de julho de 1995; 12.621, de 4 de maio de 1998; 13.099, de 08 de dezembro de 2000 e os Decretos nºs 29.945, de 25 de julho de 1991; 33.593, de 12 de agosto de 1993; os incisos III e IV do artigo 2º e seu parágrafo único, e artigo 6º, "caput", e seu parágrafo único, do Decreto nº 36.885, de 28 de maio de 1997; e os Decretos nºs 37.021, de 26 de agosto de 1997; 38.663 e 38.664, ambos de 11 de novembro de 1999; 36.150, de 13 de junho de 1996; 36.407, de 18 de setembro de 1996; 36.650, de 20 de dezembro de 1996; 36.929, de 19 de junho de 1997; 37.555, de 05 de agosto de 1998.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 12 de dezembro de 2001, 448º da fundação de São Paulo.

MARTA SUPLICY, PREFEITA

ANNA EMILIA CORDELLI ALVES, Secretária dos Negócios Jurídicos

JOÃO SAYAD, Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico

CARLOS ALBERTO ROLIM ZARATTINI, Secretária Municipal de Transportes

Publicada na Secretaria do Governo Municipal, em 12 de dezembro de 2001.

RUI GOETHE DA COSTA FALCÃO, Secretário do Governo Municipal

LEI MUNICIPAL Nº 4.522, DE 18/09/2007

LUIZ FERNANDO MAINARDI, Prefeito Municipal de Bagé, Estado do Rio Grande do Sul, FAÇO SABER, que a Câmara de Vereadores de Bagé, APROVOU e eu SANCIONO a seguinte Lei:

TÍTULO I - DOS TRANSPORTES PÚBLICOS
CAPÍTULO I - DA ORGANIZAÇÃO DOS SERVIÇOS

Art. 1º O Sistema de Transporte Público do Município de Bagé é definido nesta Lei como o conjunto dos meios
apropriados para o deslocamento das pessoas na Cidade e integra a política de desenvolvimento urbano.
Art. 2º O Sistema de Transporte Público tem como objetivo contribuir para o acesso amplo e democrático à
cidade, por meio do planejamento, organização e da regulação dos serviços que o compõe.
Art. 3º O provimento e a organização do Sistema Local de Transporte Público competem ao Município de
Bagé.
Parágrafo único. Provido e organizado por Lei, a gestão do Sistema de Transporte Público compete à
Prefeitura Municipal, que a exercerá através da Secretaria Municipal de Transportes e Circulação.
Art. 4º O Sistema de Transporte Público de Bagé está fundamentado nos seguintes princípios:
I - universalidade de atendimento, respeitados os direitos e obrigações dos usuários;
II - articulação com as políticas de desenvolvimento urbano da Cidade quanto ao Estatuto da Cidade,
instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001;
III - acessibilidade urbana como um direito universal;
IV - boa qualidade do serviço, envolvendo rapidez, comodidade, conforto, regularidade, segurança,
continuidade, modicidade tarifária, eficiência, atualidade tecnológica e acessibilidade, particularmente para as
pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
V - redução das diversas formas de poluição ambiental, conforme as prescrições das normas técnicas e dos
padrões de emissão de poluentes;
VI - transparência e estímulo a participação social no planejamento, controle e avaliação dos serviços;
VII - diversidade, complementaridade e integração entre serviços e modos de transportes;
VIII - priorização aos modos de transporte coletivo e não-motorizados.
Art. 5º No planejamento e implantação do Sistema de Transporte Público, a Secretaria Municipal de
Transportes e Circulação levará em conta as necessidades efetivas das regiões do Município, a dinâmica da
cidade, os custos operacionais do atendimento da demanda efetiva ou potencial e outros elementos básicos
para que essa implantação signifique a melhor resposta às necessidades dos usuários.
§ 1º No cumprimento do disposto neste artigo a Secretaria Municipal de Transportes e Circulação levará em
conta a organização e operação do sistema como um todo.

§ 2º Para o exercício das funções próprias do Município, relativas ao Sistema de Transporte Público, a
Secretaria Municipal de Transportes e Circulação poderá celebrar convênios, contratos e outros instrumentos
legais com entes públicos e/ou privados.
Art. 6º Na execução dos serviços públicos que trata esta Lei a Secretaria Municipal de Transportes e
Circulação observará os direitos e obrigações dos usuários, que consistem em:
I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º, da Lei Federal 8.987, de, 13 de fevereiro de 1995;
II - participar do planejamento, do controle e da avaliação dos serviços através do Conselho Municipal de
Transporte e Trânsito, da participação em audiências e consultas públicas e de outros meios a serem
disponibilizados pela Secretaria Municipal de Transportes e Circulação;
III - ter um ambiente seguro para a utilização dos serviços;
IV - ser tratado com urbanidade e respeito pelas concessionárias e pela Secretaria Municipal de Transportes
e Circulação, através de seus prepostos e empregados;
V - receber da Secretaria Municipal de Transportes e Circulação e dos operadores, informações para a
defesa de interesses individuais ou coletivos;
VI - obter e utilizar o serviço com liberdade de escolha, observadas as normas específicas;
VII - levar ao conhecimento da Secretaria Municipal de Transportes e Circulação e das operadoras as
irregularidades de que tenham conhecimento, referentes ao serviço prestado;
VIII - manter em boas condições os bens públicos e das operadoras através dos quais lhes são prestados os
serviços;
IX - receber a devolução integral e correta do troco.

CAPÍTULO II - DOS SERVIÇOS
Art. 7º O Sistema de Transporte Público no Município de Bagé é constituído das seguintes modalidades de
serviços respeitado a Lei Orgânica do Município:
I - convencional;
II - especial;
III - individual.
Art. 8º O Serviço Convencional é aquele executado por empresas ou consórcios, cujo objeto social seja o
transporte coletivo de passageiros, através de ônibus ou outro veículo de transporte de passageiros em uso ou
a ser utilizado no futuro, com operação regular e à disposição permanente do cidadão, contra a única
exigência de pagamento de tarifa fixada pelo Poder Executivo Municipal.
§ 1º O Serviço Convencional poderá ser operado através de Iinhas radiais, diametrais, alimentadoras e
troncais.
§ 2º Para organizar a operação do Serviço Convencional o Poder Público Municipal estabelecerá, no prazo
máximo de 60 dias, o Regulamento Operacional do Serviço Convencional de Transporte Coletivo do Município.
Art. 9º São especiais os transportes executados mediante condições estabelecidas pelas partes interessadas,

como o transporte de escolares, turistas, fretamento e outros, em cada caso, obedecidas as normas gerais
fixadas na forma da legislação vigente.

Art. 10. São individuais os transportes executados para um só passageiro ou para passageiros em número
suficiente para a ocupação de um automóvel de passeio, como o transporte por táxis, utilizado, nos termos da
legislação vigente, contra o pagamento de tarifa fixada pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 11. O transporte convencional é considerado serviço público essencial cuja prestação pressupõe serviço
adequado observadas as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade,
generalidade, cortesia e modicidade de tarifas.

Art. 12. A execução de qualquer tipo de Serviço de Transporte Público Local, sem autorização do Poder
Público, será considerada ilegal sujeitando os infratores ao seguinte:

I - apreensão dos veículos por no mínimo, 15 dias;

II - multa de 1 (uma) URP para o Transporte Individual, 2 (duas) URPs para Transporte Especial e 3 (três)
URPs para Transporte Convencional;

III - pagamento dos custos da remoção e de estadia dos veículos, conforme fixado pela legislação vigente.

§ 1º Em caso de reincidência, a multa prevista no inciso II do presente artigo será devida em dobro.

§ 2º Para efeito deste artigo, considera-se reincidente o proprietário do veículo que voltar a cometer a
infração no período de um ano a contar da data da infração anterior.

§ 3º A execução de transporte público de outros municípios ou intermunicipal, nos limites do Município de
Bagé e sem autorização legítima do Município, sujeitar-se-á às normas contidas neste artigo.

CAPÍTULO III - DA GESTÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 13. A Gestão do Sistema de Transporte Público do Município de Bagé será exercida pela Prefeitura
Municipal, através da Secretaria Municipal de Transportes e Circulação, que a exercerá praticando, dentre
outros, os seguintes atos:

I - planejamento e coordenação dos diferentes serviços e modos de forma integrada;

II - regular todas as linhas ou trechos de linhas dos Serviços de Transporte de Passageiros, terminais e
paradas, que estejam em território do Município, independentemente de sua origem ou do poder delegador,
disciplinando a sua inserção no espaço urbano do Município;

III - avaliação e fiscalização dos serviços e monitoração de desempenhos;

IV - implementação da política tarifária;

V - controle e fiscalização da emissão e comercialização de bilhetes em geral, incluindo passes, valestransporte,
cartões inteligentes, créditos eletrônicos e outros meios de pagamento pela utilização dos Serviços
de Transporte Coletivo;

VI - gerenciamento de Sistema de Compensação Tarifária;

VII - administração do Fundo Municipal de Transporte - FMTT, a ser constituído no prazo máximo de 60 dias
em lei específica;

VIII - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento;

IX - planejamento, projeto e implantação de terminais, pontos de parada, abrigos, sinalização e outros
serviços e/ou equipamentos do Sistema de Transporte Público;
X - coordenação e garantia de pleno funcionamento do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, na
forma da Lei.
Art. 14. Fica instituído, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes e Circulação, o Programa de
Requalificação e Aperfeiçoamento Profissional aos Trabalhadores do Sistema de Transporte Público, com o
objetivo de:
I - requalificar trabalhadores para novas funções na prestação do Serviço de Transporte, a partir de
alterações da implementação de inovações tecnológicas;
II - requalificar os trabalhadores, buscando o aperfeiçoamento para a prestação de um serviço de qualidade
e a educação no trânsito e transporte;
III - aperfeiçoar e qualificar os trabalhadores do sistema, abrangendo funções de operação, fiscalização e
manutenção.
Art. 15. A Secretaria Municipal de Transportes e Circulação manterá cadastro dos operadores dos Serviços de
Transporte Público, onde constarão as informações relevantes para efetivo controle da prestação dos serviços.
§ 1º Todos os dados relativos à administração, contabilidade, recursos técnicos, econômicos e financeiros
dos operadores serão acessíveis à fiscalização municipal.
§ 2º A Secretaria Municipal de Transportes e Circulação realizará a fiscalização, podendo prever em norma
regulamentar, fiscalização periódica por comissão composta de representantes próprios e do Conselho
Municipal de Transporte e Trânsito.
§ 3º A Secretaria Municipal de Transportes e Circulação manterá permanente sistema de controle de
qualidade dos serviços prestados pelos operadores dos Serviços de Transporte Público.
§ 4º A Prefeitura Municipal poderá determinar a implantação de sistemas embarcados de coleta de dados
relativos à operação dos serviços, cujas especificações técnicas e regulamentações operacionais deverão ser
emitidas.

CAPÍTULO IV - DAS PENALIDADES DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 16. Pelo não cumprimento às disposições da presente Lei, bem como dos respectivos Regulamentos
Operacionais e Contratos, serão aplicadas aos participantes do sistema, as seguintes penalidades:
I - advertência escrita;
II - multa;
III - apreensão do veículo;
IV - afastamento de pessoal;
V - suspensão da operação do serviço;
VI - intervenção no serviço;
VII - extinção do contrato.
Parágrafo único. As hipóteses de incidência das penas previstas nesse artigo, a respectiva dosagem e
imposição, serão definidas nos regulamentos operacionais específicos.

CAPÍTULO V - DAS TARIFAS DO TRANSPORTE

Art. 17. A política tarifária do Sistema de Transporte Público do Município de Bagé será orientada pelas
seguintes diretrizes:
I - promoção da eqüidade no acesso aos serviços;
II - melhoria da eficiência na prestação dos serviços;
III - preservação do equilíbrio econômico e financeiro dos operadores;
IV - simplicidade de compreensão do tarifário pelo usuário.
Art. 18. O Serviço de Transporte Convencional de Bagé será remunerado por tarifa fixada pelo Prefeito
Municipal, que poderá ser diferenciada em função das características técnicas e dos custos específicos
provenientes do atendimento aos distintos seguimentos dos usuários.
Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no "caput" desse artigo, na fixação da tarifa poderá ser
considerada a utilização pelo usuário dos Serviços de Transporte como parte de um sistema totalmente
integrado.
Art. 19. Qualquer pessoa tem o direito de utilizar o Transporte Convencional contra a única exigência do
pagamento da respectiva tarifa fixada pelo Prefeito Municipal, sendo vedada a cobrança de qualquer outro
preço ou acréscimo.
Art. 20. Na fixação da tarifa a Prefeitura levará em conta as fórmulas de remuneração definidas no vínculo
jurídico celebrado com os operadores, a manutenção do equilíbrio econômico financeiro dos contratos, a
capacidade de pagamento dos usuários.
Art. 21. As tarifas poderão ser revistas, atendidas as exigências da legislação pertinente e o estabelecido no
edital de licitação e nos contratos, em função de alterações dos custos dos fatores integrantes de sua
composição.
Parágrafo único. Os estudos para revisão periódica das tarifas deverão ser realizados por iniciativa do
Poder Público ou a requerimento dos operadores do Sistema de Transporte Público de Bagé, que se obrigam
a fornecer as informações e cópias de documentos solicitados pela Secretaria Municipal de Transportes e
Circulação.
Art. 22. A falta de troco nos veículos de execução do Serviço de Transporte Convencional implicará na
dispensa do pagamento total ou parcial da tarifa correspondente, na forma prevista no Regulamento
Operacional do Serviço.
Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Transportes e Circulação deverá divulgar, de forma sistemática
e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos sobre as tarifas do Sistema de Transporte Público
Municipal.
Art. 23. Fica garantido ao passageiro que já tenha pago a tarifa o direito de utilização dos veículos alocados no
Serviço de Transporte Convencional para prosseguimento de sua viagem, sempre que ocorrer impedimento da
viagem que estiver sendo realizada, por motivos mecânicos, acidente de trânsito ou outros fatos que impeçam

seu prosseguimento.
Art. 24. A concessão de benefícios tarifários a uma classe ou segmento de usuários além daqueles já vigentes
na data da promulgação desta Lei, meia passagem estudantil até o ensino médio, meia passagem estudantil
aos cursos profissionalizantes reconhecidos pelo Ministério da Educação e gratuidade aos portadores de
necessidades especiais e seus acompanhantes determinados por uma perícia médica paritária Prefeitura
Municipal e Concessionárias, deverá ser financiada com recursos definidos em lei específica, ficando vedada a
transferência dos impactos decorrentes para a tarifa dos serviços.
Parágrafo único. A Secretaria Municipal de Transportes e Circulação deverá divulgar de forma sistemática e
periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos sobre as tarifas do Sistema de Transporte Público
Municipal.

TÍTULO II - DO TRANSPORTE CONVENCIONAL
CAPÍTULO I - REGIME JURÍDICO DE EXPLORAÇÃO E EXECUÇÃO
Art. 25. O Serviço de Transporte Convencional de passageiros poderá ser explorado e executado diretamente
pela Prefeitura Municipal ou por transferência a terceiros, através de concessão.
Art. 26. A transferência da execução e exploração dos Serviços de Transporte Convencional se dará através
de concessão, mediante licitação, para empresas isoladas ou reunidas em consórcios, cujo objeto social seja a
prestação de transporte coletivo de passageiros.
§ 1º A Concessão dos Serviços de Transporte Convencional terá prazo de 10 (dez) anos, prorrogáveis e
renováveis por igual período, a critério do Poder Público, desde que as Concessionárias atinjam os índices
mínimos estabelecidos no processo de Avaliação de Metas de Qualidade.
§ 2º A transferência, através de concessão, da execução e exploração do Serviço de Transporte
Convencional não terá caráter de exclusividade.
§ 3º É assegurado ao concessionário o direito de participar de nova licitação, ao final do prazo de sua
concessão, desde que não haja outros impedimentos legais.
§ 4º A licitação de concessão dos Serviços do Transporte Convencional, será precedida de Audiência
Pública.
Art. 27. Sem prejuízo do disposto nessa Lei, a Prefeitura Municipal poderá utilizar outras formas jurídicas para
transferir a execução e exploração dos serviços em caráter emergencial, por tempo não superior a 180 (cento
e oitenta) dias.
Art. 28. O procedimento licitatório para transferência da execução e exploração do Serviço de Transporte
Convencional observará as normas gerais previstas na legislação federal pertinente, bem como a legislação
municipal própria.
Art. 29. Os contratos devem estabelecer, com clareza e precisão, as condições para sua execução expressa
em cláusulas que definam os direitos, obrigações e responsabilidades das partes, em conformidade com os

termos da licitação e das propostas a que se vinculam, sendo cláusulas necessárias as previstas no artigo 23,
da Lei nº 8.987/95, bem como as a seguir arroladas:
I - especificação do objeto, área e prazo do contrato;
II - indicação de modo, forma e condições da prestação dos serviços;
III - indicação de critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;
IV - determinação do preço do serviço e dos critérios e procedimentos para o reajuste e revisão das tarifas;
V - determinação dos direitos, garantias e obrigações do poder contratante e do contratado, inclusive os
relacionados às previsíveis necessidades de futura alteração e expansão do serviço e conseqüente
modernização, aperfeiçoamento e ampliação dos equipamentos e das instalações;
VI - determinação dos direitos e deveres do usuário para obtenção e utilização do serviço, notadamente
aqueles referentes à qualidade do serviço;
VII - previsão da forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos, dos métodos e práticas de
execução do serviço, bem como a indicação dos órgãos competentes para exercê-la;
VIII - indicação das penalidades contratuais administrativas e sua forma de aplicação;
IX - os casos de extinção do contrato;
X - previsão e determinação de reversão ou não dos bens;
XI - obrigatoriedade de prestação de contas da contratada ao poder contratante, sua forma e periodicidade;
XII - os prazos de início de etapas de execução, conforme o caso;
XIII - as garantias oferecidas para assegurar a plena execução contratual, quando exigidas;
XIV - os critérios e as fórmulas de cálculo das amortizações e depreciações de investimentos que se fizerem
necessários;
XV - a legislação aplicável à execução do contrato;
XVI - a obrigação do contratado de manter, durante toda a sua execução, em compatibilidade com as
obrigações por ele assumidas, todas as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação;
XVII - foro e modo amigável de solução das divergências contratuais.
Art. 30. Os operadores contratados através de concessão não poderão transferir a sua condição contratual a
terceiros, salvo quando houver anuência prévia da Prefeitura Municipal, sempre em caráter excepcional e
desde que observada as seguintes exigências:
I - o cessionário preencher todos os requisitos exigidos para a operação do serviço, em especial aqueles
cujo preenchimento possibilitou ao cedente obtê-la;
II - o cedente estiver quites com suas obrigações fiscais e tributárias;
III - o cessionário assumir todas as obrigações e todas as garantias prestadas pelo cedente, além de outras
que forem julgadas necessárias na ocasião;
IV - o cedente estar cumprindo suas obrigações contratuais, legais e regulamentares.
Parágrafo único. A transferência dos contratos de concessão ou do controle societário, no caso de empresa
concessionária, sem prévia anuência do Poder Público, implicará na caducidade dos contratos.
Art. 31. É vedada a subconcessão dos serviços delegados.

Art. 32. A concessão para a execução de Serviço de Transporte Convencional, no Município de Bagé, implica
na vinculação ao respectivo serviço dos meios materiais e humanos utilizados pelo operador, quaisquer que
sejam, tais como: veículos, garagens, oficinas, pessoal e outros.
§ 1º O operador não poderá dispor dos meios vinculados ao serviço sem prévia autorização da Prefeitura
Municipal.
§ 2º O disposto no parágrafo anterior não inclui o material de consumo, desde que reposto nos níveis
adequados para a operação dos serviços, nem impede o operador de admitir e demitir pessoal, desde que
mantenha empregados em número suficiente para a boa operação dos serviços delegados.
§ 3º A vinculação de que trata este artigo é condição expressa, tida como se escrita fosse, em todas as
relações do operador com terceiros que envolvam os bens vinculados.
Art. 33. As concessões para a prestação dos serviços serão outorgadas mediante prévia licitação, que
obedecerá às normas da legislação municipal e federal sobre licitações e contratos administrativos, bem como
à lei federal que dispõe sobre as concessões e permissões de serviços públicos, observando-se sempre a
garantia dos princípios constitucionais da legalidade, da moralidade, da publicidade e da impessoalidade, e os
princípios básicos da seleção da proposta mais vantajosa para o interesse coletivo, da probidade
administrativa, da vinculação ao instrumento convocatório e do julgamento objetivo.
Parágrafo único. No julgamento de cada licitação, deverão ser aplicados os critérios estabelecidos no artigo
15, da Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995 e suas alterações.
Art. 34. Incumbe ao operador a execução do serviço delegado, cabendo-lhe responder por todos os prejuízos
causados, por dolo ou culpa, devidamente comprovados em processo administrativo, ao Poder Público, aos
usuários ou a terceiros, sem que a fiscalização exercida pelo órgão competente exclua ou atenue essa
responsabilidade.
§ 1º Sem prejuízo da responsabilidade a que se refere o "caput" deste artigo, o operador poderá contratar
com terceiros o desenvolvimento de atividades inerentes, acessórias ou complementares ao serviço
concedido, bem como a implementação de projetos associados.
§ 2º Os contratos celebrados entre o operador e os terceiros a que se refere o parágrafo anterior reger-se-ão
pelas normas do direito privado, não se estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros e o Poder
Público.
§ 3º A execução das atividades contratadas com terceiros pressupõe o cumprimento das normas
estabelecidas nesta Lei.
Art. 35. Constituirão encargos do Poder Público, dentre outros:
I - planejar, regulamentar os serviços e fiscalizar permanentemente sua prestação;
II - aplicar as penalidades regulamentares e contratuais;
III - intervir na prestação do serviço, nos casos e condições previstos nesta Lei;
IV - extinguir os contratos, nos casos previstos em lei e nos contratos;

V - homologar reajustes e proceder a revisão das tarifas na forma desta Lei, das normas pertinentes e dos
contratos;
VI - cumprir e fazer cumprir as disposições regulamentares dos serviços e as cláusulas contratuais;
VII - zelar pela boa qualidade do serviço, observadas as condições de eficiência, regularidade, segurança,
rapidez, continuidade, conforto, modicidade tarifária, manutenção dos equipamentos, atualidade tecnológica e
acessibilidade, particularmente para pessoas com deficiência, idosos e gestantes;
VIII - receber, apurar e solucionar queixas e reclamações dos usuários, que serão cientificados das
providências tomadas;
IX - estimular o aumento da produtividade, da qualidade da prestação dos serviços de que trata esta Lei, da
preservação do meio ambiente e outros;
X - implantar mecanismos permanentes de informações sobre os serviços prestados para facilitar aos
usuários e à comunidade o acesso aos mesmos;
XI - estimular a participação dos usuários na formulação, controle e avaliação da política de transporte
público através do Conselho Municipal de Transporte e Trânsito, audiências e consultas públicas e outros
instrumentos a serem implementados.
Art. 36. Constituirão encargos dos concessionários a prestação do serviço delegado de forma adequada à
plena satisfação dos usuários, conforme disposições estabelecidas na Lei Federal nº 8.987, de 13 de fevereiro
de 1995, bem como na Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e alterações subsequentes, nos
regulamentos, editais e contratos, e em especial:
I - prestar todas as informações solicitadas pelo Poder Público;
II - preencher guias, formulários e outros documentos, ou controles não documentais, como por
processamento eletrônico de dados, ligados à operação dos serviços, dentro dos prazos, modelos e outras
normas fixadas pela Secretaria Municipal de Transportes e Circulação;
III - efetuar e manter atualizada sua escrituração contábil e de qualquer natureza, elaborando demonstrativos
mensais, semestrais e anuais, de acordo com o plano de contas, modelos e padrões determinadas pela
Secretaria Municipal de Transportes e Circulação de modo a possibilitar a fiscalização pública;
IV - cumprir as normas de operação e arrecadação, inclusive as atinentes à cobrança de tarifa;
V - operar somente com pessoal devidamente capacitado e habilitado, mediante contratações regidas pelo
direito privado e legislação trabalhista, assumindo todas as obrigações delas decorrentes, não se
estabelecendo qualquer relação jurídica entre os terceiros contratados pelo operador e o Poder Público;
VI - utilizar somente veículos que preencham os requisitos de operação, conforme previsto nas normas
regulamentares ou gerais pertinentes;
VII - promover a atualização e o desenvolvimento tecnológico das instalações, equipamentos e sistemas,

com vistas a assegurar a melhoria da qualidade do serviço e a preservação do meio ambiente;
VIII - executar as obras previstas no edital e no contrato com a prévia autorização e acompanhamento da
Secretaria Municipal de Transportes e Circulação;
IX - adequar a frota às necessidades do serviço, obedecidas as normas fixadas pela Secretaria Municipal de
Transportes e Circulação;
X - garantir a segurança e a integridade física dos usuários;
XI - apresentar periodicamente a comprovação de regularidade das obrigações previdenciárias, tributárias e
trabalhistas;
XII - cumprir as normas de operação, manutenção e reparos;
XII - manter em dia o inventário e registro de bens vinculados ao contrato, se for o caso;
XIV - permitir a fiscalização livre acesso, em qualquer época, aos equipamentos e às instalações integrantes
dos serviços;
XV - zelar pela integridade dos bens vinculados à prestação dos serviços;
XVI - manter seguro contra risco de responsabilidade civil para com terceiros.

CAPÍTULO II - DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE CONVENCIONAL
Art. 37. O Serviço de Transporte Convencional será regulamentado através de decreto específico, no prazo
estabelecido nesta Lei, e suas normas operacionais deverão abranger o serviço propriamente dito, o controle
dos operadores, o pessoal empregado na operação, os veículos e as formas de fiscalização municipal.
Art. 38. A execução do Serviço de Transporte Convencional terá sua distribuição espacial organizada pela
Secretaria Municipal de Transportes e Circulação de modo a melhor atender as necessidades dos usuários.
§ 1º Os elementos determinantes de cada viagem, com itinerário, pontos inicial e final, horários, intervalos,
duração, freqüência e outros, serão determinados através das Ordens de Serviço de Operação - OSO's -
emitidas pela Secretaria Municipal de Transportes e Circulação.
§ 2º Não haverá qualquer espécie de exclusividade sobre as linhas, ou área ou região de operação, para os
concessionários do serviço.
Art. 39. Não será admitida a interrupção, nem a solução de continuidade ou a deficiência grave na prestação
dos Serviços de Transporte Convencional de passageiros, o qual deve estar permanentemente à disposição
do usuário.
§ 1º A Prefeitura Municipal poderá intervir na execução dos serviços, no todo ou em parte, para assegurar a
sua continuidade ou para sanar deficiência grave na prestação dos serviços.
§ 2º A intervenção far-se-á por decreto do Prefeito Municipal, que conterá a designação do interventor, o
prazo da intervenção e seus objetivos e limites.
§ 3º Para os efeitos deste artigo será considerada deficiência grave na prestação dos serviços quando o
operador:
a) realizar "locaute", ainda que parcial;
b) reiterada inobservância dos dispositivos contidos no regulamento do serviço, tais como os concernentes

ao itinerário ou horário determinados, salvo por motivo de força maior;
c) não atendimento de intimação expedida pela Secretaria Municipal de Transportes e Circulação no
sentido de retirar de circulação veículo julgado em condições comprovadamente inadequadas para o serviço;
d) o descumpriniento, devidamente comprovado em processo administrativo, da legislação trabalhista, de
modo a comprometer a continuidade dos serviços executados;
e) a ocorrência de irregularidades dolosas contábeis, fiscais e administrativas, apuradas mediante
auditoria, que possam interferir na consecução dos serviços executados;
f) redução superior a 20% (vinte por cento) dos veículos de transporte de passageiros empregados em
quaisquer dos serviços, por mais de 48 (quarenta e oito) horas;
g) apresentar elevado índice de acidentes por falta ou ineficiência de manutenção, bem como por imprudência de seus prepostos;
h) operar com veículos sem manutenção periódica ou em estado de conservação que não assegure condições adequadas de utilização;
i) incorrer em infração que, no regulamento próprio, seja motivo para a rescisão do vínculo jurídico pelo qual lhe foi contratado o serviço.
Art. 40. A Prefeitura Municipal, através do interventor designado, deverá no prazo de 30 (trinta) dias, instaurar procedimento, administrativo para comprovar as causas determinantes da medida e apurar responsabilidade, assegurado o direito de ampla defesa ao concessionário ou permissionário sob intervenção.
§ 1º O procedimento administrativo a que se refere o "caput" deste artigo deverá ser concluído no prazo de até 180 (cento e oitenta) dias, sob pena de ser inválida a intervenção.
§ 2º A intervenção realizada sem a observância dos procedimentos legais e regulamentares será declarada nula, resultando na imediata devolução dos serviços ao concessionário ou permissionário.
Art. 41. Cessada a intervenção, se não for extinto o vínculo jurídico existente entre a Prefeitura Municipal e o operador, a administração de serviço será devolvida, precedida de prestação de contas pelo interventor, que responderá pelos atos praticados durante sua gestão.

CAPÍTULO III - DA EXPLORAÇÃO ECONÔMICA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE CONVENCIONAL

Art. 42. Os operadores do Serviço de Transporte Convencional do Município de Bagé serão remunerados através de tarifa paga diretamente pelos usuários, fixada pelo Prefeito Municipal.
§ 1º A Prefeitura Municipal poderá estabelecer sistema de compensação tarifária, face a complementaridade
e integração entre os serviços existentes.
§ 2º Ocorrendo essa imposição, a Prefeitura Municipal editará regulamento específico, que definirá, dentre outros aspectos, a forma de remuneração, a organização, administração, composição, funcionamento e atribuições do sistema de compensação estabelecido.
§ 3º É permitido aos operadores do Serviço de Transporte Convencional, explorar economicamente os espaços publicitários nos ônibus da frota, que será regulamentado através de decreto específico, ficando proibido mensagens publicitárias imorais contrárias aos bons costumes, à saúde ou meio ambiente, bem como, propaganda político-partidária.

CAPÍTULO IV - DA EXTINÇÃO DOS CONTRATOS

Art. 43. Extinguem-se os contratos por:
I - advento do termo contratual;

II - encampação;
III - caducidade;
IV - rescisão;
V - anulação;
VI - falência, insolvência ou extinção da contratada;
VII - incapacidade do titular em caso de empresa individual.
Parágrafo único. Extinto o contrato, retornam ao poder público contratante, todos os bens reversíveis, direitos e privilégios transferidos ao contratado, conforme previsto no Edital e estabelecido no Contrato.
Art. 44. A encampação, consistente na retomada dos serviços durante prazo contratual, somente poderá ocorrer por motivo de interesse público, mediante lei municipal autorizativa e específica.
Art. 45. A inexecução total ou parcial do contrato acarretará a critério do Poder Público contratante, a caducidade da contratação ou a aplicação das sanções contratuais, respeitadas as disposições desse artigo e as normas convencionadas entre as partes.
§ 1º A caducidade poderá ser declarada pelo Poder Público contratante quando:
I - o serviço estiver sendo prestado de forma inadequada ou deficiente, tendo por base as normas técnicas de serviço;
II - o contratado descumprir cláusulas contratuais ou disposições legais ou regulamentares concernentes ao contrato;
III - o contratado paralisar o serviço ou concorrer para tanto, ressalvadas as hipóteses decorrentes de caso fortuito ou força maior;
IV - o contratado perder as condições econômicas, técnicas ou operacionais para manter a adequada prestação do serviço;
V - o contratado não cumprir as penalidades impostas por infrações nos prazos estabelecidos;
VI - o contratado não atender a intimação do Poder Público no sentido de regularizar a prestação do serviço;
VII - o contratado for condenado em sentença transitada em julgado, por sonegação de tributos, inclusive contribuições sociais.
§ 2º A declaração de caducidade deverá ser precedida de verificação de inadimplência do contratado em processo administrativo, assegurado o direito de ampla defesa.
§ 3º Não será instaurado processo administrativo de inadimplência, antes de comunicados ao contratado os descumprimentos contratuais, referidos no § 1º desse artigo, concedendo-lhe prazo para corrigir as falhas apontadas.
§ 4º Instaurado o processo administrativo e comprovada a inadimplência, a caducidade será declarada por decreto.
§ 5º Declarada a caducidade, não resultará para o Poder Público contratante qualquer espécie de responsabilidade em relação aos encargos, ônus, obrigações ou compromissos com terceiros ou com empregados do contratado.
Art. 46. Mediante ação judicial, especialmente proposta, poderá o contratado requerer a rescisão do contrato, quando ocorrer descumprimento das regras contratuais pelo Poder Público.
Parágrafo único. Na hipótese prevista no *caput* desse artigo, os serviços prestados não poderão sofrer qualquer solução de continuidade, até decisão judicial transitada em julgado.

TÍTULO III - DISPOSIÇÕES GERAIS E TRANSITÓRIAS

CAPÍTULO ÚNICO

Art. 47. Fica o Poder Executivo incumbido de editar os Regulamentos Operacionais dos Serviços Públicos de
Transporte de Bagé, na forma e prazos estabelecidos nesta Lei.
Art. 48. A exploração e execução dos serviços pelos atuais operadores, deverão observar as previsões da presente Lei, bem como as demais normas decorrentes desta.
Art. 49. Fica o Poder Executivo autorizado a conceder, mediante licitação, o Serviço de Transporte Convencional do Município de Bagé, na forma estabelecida nesta Lei e na legislação federal pertinente.

Art. 50. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.
Art. 51. Revogam-se expressamente as Leis Municipais:
060/49, 061/49, 084/49, 160/51, 465/52, 471/53, 472/53, 916/62, 1.167/64, 1.678/71, 1.960/78, 2.424/87, 2.452
/87, 2.459/87, 2.465/87, 2.497/88, 2.517/88, 2.541/88, 2.581/89, 2.600/89, 2.605A/89, 2.606/89, 2.609/89, 2.61
9/89,2.620/89, 2.636/89, 2.807/92, 2.858/92, 2.930/93, 2.967/93, 2.988/93, 2.997/93, 3.001/93, 3.021/93, 3.023
/93, 3.049/93, 3.075/94, 3.158/94, 3.310/96, 3.321/96, 3.341/96, 3.412/97, 3.565/00, 3.578/00, 3.601/00, 3.761/
01, 3.846/01, 4.028/03.
Gabinete do Prefeito Municipal, em 18 de setembro de 2007.

____
LUIZ FERNANDO MAINARDI
Prefeito Municipal

____
ANTÔNIO KIWAL PARERA
Chefe de Gabinete
Registre-se e publique-se

LEI MUNICIPAL Nº 4.523, DE 18/09/2007
LUIZ FERNANDO MAINARDI, Prefeito Municipal de Bagé, Estado do Rio Grande do Sul, FAÇO SABER que a Câmara de Vereadores de Bagé, APROVOU e eu SANCIONO a seguinte Lei:
CAPÍTULO I - DA MEIA-PASSAGEM ESCOLAR
Art. 1º Serão beneficiados com o desconto de 50% (cinquenta por cento) sobre o valor das passagens do
Sistema de Transporte Coletivo Municipal, urbano e rural, do tipo convencional, exceto transporte diferenciado, os estudantes que estejam regularmente matriculados em cursos reconhecidos pelo Ministério da Educação, oferecidos por estabelecimentos de ensino fundamental, médio, profissionalizante e superior, localizados no território do Município; estendendo-se esse benefício a todos os usuários, por 12 (doze) dias do ano, conforme
o Calendário de Eventos Municipal, definidos por decreto.
§ 1º O disposto no *caput* deste artigo aplica-se apenas aos alunos que residam a, pelo menos 500 (quinhentos) metros de distância da unidade escolar onde estiverem matriculados, devendo demonstrar a necessidade através de comprovante de residência, que deverá estar em nome do aluno ou de seu responsável.
§ 2º Para gozo do benefício da meia-passagem escolar é obrigatória a apresentação da carteira estudantil personalizada, e válida para o ano letivo em curso, emitido conforme procedimentos e modelo estabelecido pela Secretaria Municipal de Transporte e Circulação.
§ 3º O disposto no "caput" deste artigo não se aplica aos estudantes de curso pré-vestibular, pós-graduação, educação à distância, reforço escolar e outros que já gozem de benefício de gratuidade no Sistema de Transporte Coletivo no Município de Bagé.
Art. 2º Para tirar a carteira estudantil o aluno deverá obrigatoriamente se cadastrar na Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, no início do ano letivo.
§ 1º O aluno ou seu responsável, no momento do cadastro, deverá apresentar atestado de matrícula com carga horária semanal; uma foto 3 x 4; cópia do comprovante de residência e cópia da Certidão de Nascimento ou Carteira de Identidade.
§ 2º Caberá à entidade representativa das empresas permissionárias de transporte coletivo municipal a confecção da carteira estudantil personalizada, em até 3 (três) dias úteis após receber o atestado de cadastro do aluno, fornecido pela Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, sendo gratuita a primeira emissão.
§ 3º Para a confecção da carteira estudantil, o aluno ou seu responsável, deverá apresentar na entidade representativa das empresas permissionárias o comprovante de

cadastro na Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, que valerá como atestado de frequência para o primeiro bimestre.
Art. 3º A utilização da meia-passagem escolar será restrita ao período letivo, de segunda a sábado, tendo cada estudante direito a uma cota mensal equivalente ao número de turnos semanais de estudo.
Art. 4º A compra dos passes escolares será efetuada nos postos de vendas determinados pela entidade representativa das empresas permissionárias de transporte coletivo municipal que validará a carteira estudantil para o bimestre comprovado.
Art. 5º Os estabelecimentos de ensino deverão encaminhar, semestralmente, à Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, relação nominal dos alunos que eventualmente tenham abandonado o curso em que estejam matriculados ou transferidos para outra instituição de ensino.
Art. 6º Os estabelecimentos de ensino deverão encaminhar, no início do ano letivo, à Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, relação nominal de alunos, através de meio eletrônico ou lista impressa.
Parágrafo único. Em caso de constatação de nomes de pessoas que não estejam regularmente matriculadas pela instituição de ensino, a mesma responderá civilmente e criminalmente pela falsidade das informações.
Art. 7º No momento da compra da meia-passagem escolar o beneficiário deverá apresentar sua carteira estudantil, bem como comprovante de frequência escolar bimestral devidamente carimbado e assinado pelo responsável da entidade de ensino.
Parágrafo único. A compra de passes de meia-passagem poderá ser efetuada pelo próprio beneficiário, parente direto ou responsável, mediante apresentação de documentação comprobatória.
CAPÍTULO II - DAS GRATUIDADES
Art. 8º São beneficiários da gratuidade no transporte coletivo urbano do Município de Bagé:
I - Agentes Comunitários de Saúde, quando no exercício de suas funções, uniformizados e identificados;
II - Agentes de Endemias, quando no exercício de suas funções, uniformizados e identificados;
III - Agentes de Transporte e Circulação, quando em exercício das suas funções, uniformizados e identificados;
IV - deficientes físicos, mentais e sensoriais;
V - acompanhantes de deficientes, comprovadamente necessários;
VI - usuários previstos na legislação Federal e Estadual.
Art. 9º Para os efeitos desta Lei, considera-se deficiente:
I - deficiência, toda perda ou anormalidade de uma estrutura ou função psicológica, fisiológica ou anatômica que gere incapacidade para o desempenho de atividade, dentro do padrão considerado normal para o ser humano;
II - deficiência permanente, aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para não permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, apesar de novos tratamentos;
III - deficiência temporária, aquela que ocorreu ou se estabilizou durante um período de tempo suficiente para permitir recuperação ou ter probabilidade de que se altere, com novos tratamentos;
IV - incapacidade, uma redução efetiva e acentuada da capacidade de integração social, com necessidade de equipamentos, adaptações, meios ou recursos especiais para que a pessoa portadora de deficiência possa receber ou transmitir informações necessárias ao seu bem-estar pessoal e ao desempenho de função ou atividade a ser exercida;
V - carteira de gratuidade, documento fornecido às pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, que preencham os requisitos estabelecidos nesta Lei, para obtenção da gratuidade no sistema de transportes municipal de passageiros.
Art. 10. Farão jus à carteira de livre acesso ao Sistema de Transporte Coletivo Municipal, urbano e rural, do tipo convencional, exceto diferenciado, em operação no Município de

Bagé, sem qualquer ônus, os portadores das seguintes deficiências permanentes ou temporárias:
I - Deficiência Física. Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;
II - Deficiência Auditiva. Perda parcial ou total das possibilidades auditivas sonoras variando de graus e níveis na forma seguinte:
a) de 41 a 55 db surdez moderada;
b) de 56 a 70 db surdez acentuada;
c) de 71 a 90 db surdez severa;
d) acima de 91 db surdez profunda;
e) anacusia.
III - Deficiência Visual. Acuidade visual igual ou menor que 20/200 no melhor olho, após a melhor correção, ou campo visual inferior a 20º (Tabela de Snelhen), ou ocorrência simultânea de ambas as situações;
IV - Deficiência Mental. Funcionamento intelectual significativamente inferior à média com manifestação hereditária, congênita ou adquirida e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:
a) comunicação;
b) cuidado pessoal;
c) habilidades sociais;
d) utilização da comunidade;
e) saúde e segurança;
f) habilidades acadêmicas;
g) lazer; e
h) trabalho.
V - transtornos mentais graves determinantes das limitações apontadas no inciso anterior;
VI - Deficiência Múltipla. Associação de duas ou mais deficiências.
Art. 11. Para obter a carteira de gratuidade o portador ou seu responsável legal, deverá obrigatoriamente se cadastrar na Secretaria Municipal de Transporte e Circulação.
§ 1º O portador ou seu responsável legal, no momento do cadastro, deverá apresentar comprovante de residência e atestado médico fornecido pelo Sistema Único de Saúde - SUS, que comprove o tipo e grau de deficiência do interessado em conformidade com o Código Internacional de Doenças - CID, devendo ainda o beneficiário da gratuidade ser submetido à avaliação por médico especialmente designado para este fim, pelo
Município e pela entidade representativa das empresas de transporte coletivo municipal.
§ 2º Para gozo do benefício do passe livre é obrigatória a apresentação da carteira personalizada, válida por um ano para os portadores e seus acompanhantes no caso de deficiência permanente e válidas por seis meses para os portadores e seus acompanhantes no caso deficiência temporária, emitido conforme procedimentos e modelo estabelecido pela Secretaria Municipal de Transporte e Circulação.
§ 3º A carteira de livre acesso dos acompanhantes será concedida quando determinada à necessidade pela perícia médica se tratando de criança ou de adulto que necessitem de ininterrupta assistência, devendo constar à expressão "acompanhante".
§ 4º Caberá à entidade representativa das empresas permissionárias de transporte coletivo municipal a confecção da carteira de gratuidade personalizada, em até 3 (três) dias úteis após receber o atestado de cadastro do portador e seu acompanhante quando necessário fornecido pela Secretaria Municipal de Transporte e Circulação, sendo gratuito a primeira emissão.
§ 5º Para a confecção da carteira de gratuidade, o portador ou seu responsável, deverá apresentar na entidade representativa das empresas permissionárias o comprovante de cadastro na Secretaria Municipal de Transporte e Circulação.

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 12. O benefício da gratuidade e da meia-passagem no transporte coletivo urbano é pessoal e intransferível, cabendo ao seu titular ou ao representante legal, a responsabilidade pela guarda e utilização correta das suas carteiras, seguindo os preceitos aqui estabelecidos.

§ 1º Nos casos em que ficar comprovado que o beneficiário da meia-passagem escolar ou da gratuidade, emprestou, cedeu, comercializou, utilizou indevidamente ou de forma fraudulenta a sua carteira, será efetuada a suspensão temporária do seu benefício por até 90 (noventa) dias na primeira ocorrência, e até 180 (cento e oitenta) dias nas demais, sujeitando-se ainda, à perda do benefício e às penalidades estabelecidas, no Código Civil.

§ 2º Caberá ao beneficiário, ou a seu responsável, solicitar a segunda via da carteira em casos de perda, roubo ou extravio, apresentando boletim de ocorrência policial emitido pelo órgão competente.

§ 3º Caberá ao beneficiário ou responsável solicitar o bloqueio do benefício junto à entidade representativa das empresas permissionárias do transporte coletivo municipal nos casos de perda, roubo ou extravio da carteira de gratuidade ou da meia-passagem, devendo, nessas situações, apresentar boletim de ocorrência policial emitido por órgão competente, para solicitação de uma segunda via da carteira.

§ 4º O valor máximo que poderá ser cobrado para confecção da segunda via da carteira será aquele correspondente a 5 (cinco) tarifas vigente no Sistema de Transporte Urbano Convencional.

Art. 13. Quando da utilização da carteira de meia-passagem ou gratuidade, os beneficiários estarão sujeitos à apresentação de documento oficial de identificação, sempre que solicitado por prepostos das empresas de transporte coletivo, motoristas, cobradores e fiscais designados para este fim.

Art. 14. Ficam as empresas permissionárias do serviço de transporte coletivo urbano municipal obrigadas a adotar as seguintes providências:

I - afixar aviso na parte externa de cada veículo, próximo à porta de saída, em local de fácil leitura, informando as classes de usuários que têm direito ao acesso pela respectiva porta;

II - instruir seu pessoal de operação quanto ao cumprimento desta Lei.

Art. 15. Ficam as empresas permissionárias do serviço de transporte coletivo urbano municipal autorizadas a manter fiscalização própria, com fiscais devidamente identificados, visando orientar e impedir a utilização indevida dos benefícios desta Lei.

Art. 16. Fica proibido às empresas permissionárias do serviço de transporte coletivo urbano municipal fixar limite máximo de acessos de meia-passagem ou de gratuidade por veículo, devendo atender, tão-somente, a capacidade máxima de passageiros de cada veículo, conforme determinação do órgão certificador do equipamento.

Art. 17. Esta Lei deverá ser regulamentada no prazo máximo de 90 (noventa) dias após a sua publicação.

Art. 18. A carteira estudantil para efeito da meia-passagem e a carteira da gratuidade, será abolida e substituída no momento da implantação da bilhetagem eletrônica.

Art. 19. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 20. Revogam-se expressamente as Leis Municipais:

1.119/63, 2.019/79, 2.355/86, 2.364/86, 2.434/87, 2.435/87, 2.540/88, 2.677A/90, 2.827/92, 2.896/93, 2.939/93,
3.077/94, 3.095/94, 3.270/95, 3.334/96, 3.382/97, 3.442/98, 3.462/98, 3.468/98, 3.639/00, 3.654/01, 4.250/05 e
4.473/07.

Gabinete do Prefeito Municipal de Bagé, em 18 de setembro de 2007.

____

LUIZ FERNANDO MAINARDI
Prefeito Municipal

____

ANTÔNIO KIWAL PARERA
Chefe de Gabinete

***Anexo II* – B**

Encaminhamentos ao Poder Executivo

INDICAÇÃO - De minuta de Projetos de Lei que Institui Conselho Municipal de Transporte.

Anexo III

Atas das Reuniões

Anexo IV

Artigo Tarifa: Cálculo de Tarifa de Transporte Público

Anexo V

Pesquisa de Satisfação e Avaliação

Anexo VI

Relatório e documentos da visita a Lajeado

Anexo VII

Relatório e documentos da visita a Venâncio Aires

Anexo VIII

Relatório e documentos da visita a Santa Cruz do Sul

Anexo IX

Relatório e documentos da visita a Bagé

Anexo X

Relatório e documentos da visita à Santa Maria

Anexo XI

Legislação Federal

Anexo XII

Legislação Municipal

Anexo XIII

Respostas dos Requerimentos e Pedidos de Informações

Anexo XIV

Contrato Social da Prestadora do Serviço

Anexo XV

Balancetes Financeiros e Patrimonial TNSG

Anexo XVI

Planilha Controle dos Requerimentos Respondidos e Não Respondidos

Anexo XVII

DVDs com Filmagem das Oitivas